

SKÚŠKA ÚNOSNOSTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

ÖBB-železnica 117

Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu

Výstavba a elektrifikácia

VŠEOBECNÉ ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Oprávnený pre právno - administratívne úkony:

Spolkové ministerstvo dopravy,
inovácií a technológií
Skupina koľajníc, oddelenie IV/ Sch 2
Radetzkystraße 2
A - 1031 Wien

Mag. Michael Andresek

Oprávnený pre odborné úkony:

KORDINA ZT GmbH
Schottenfeldgasse 28/6
A - 1070 Viedeň

KORDINA ZT

v spolupráci so znalcami jednotlivých odborov

OBSAH

1. ZHRNUTIE A VYHODNOTENIE	3
2. ALTERNATÍVY A EXPERTÍZA VARIANTOV (OKRUH OTÁZOK 1)	8
2.1 ZHRNUTIE ÚČINKOV ROZVOJA PRIESTORU S OHLADOM NA TRVALÉ VYUŽÍVANIE ZDROJOV	11
2.2 ZÁVER ZNALCA K OKRUHU OTÁZOK 1 ALTERNATÍVY A VARIANTY	12
3. OKRUH OTÁZOK 2: ÚČINKY, OPATRENIA, KONTROLA	14
3.1 ODBORNÉ ZÁVERY ZNALCOV K OKRUHU OTÁZOK 2:	14
Život a zdravie	14
Zvieratá, rastliny, biotopy, ekológia vody, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo, poľovníctvo a rybárstvo	17
3.2 ZHRNUTIE OKRUH OTÁZOK 2 A VYNÚTENÉ OPATRENIA	21
4. ODPORUČENÉ A VYNÚTENÉ OPATRENIA	22
4.1 VYNÚTENÉ OPATRENIA	22
4.1.1 <i>Nevyhnutné opatrenia okruh otázok 4</i>	<i>Chyba! Záložka není definována.</i>
4.2 ODPORUČANÉ OPATRENIA	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
4.2.1 <i>Odporúčané opatrenia okruh otázok 4</i>	<i>Chyba! Záložka není definována.</i>
5. OKRUH OTÁZOK 3: VPLYVY NA ROZVOJ REGIÓNU	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.1 ODBORNÉ ZÁVERY ZNALCOV K OKRUHU OTÁZOK 3:	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
6. OKRUH OTÁZOK 4: ODBORNÉ SKÚMANIE STANOVÍSK	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
6.1 PREHEAD STANOVÍSK	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
6.2 ODBORNÉ ZÁVERY ZNALCOV K OKRUHU OTÁZOK 4:	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
7. CELKOVÉ HODNOTENIE A ZHRNUTIE	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
Zhrnutie	Chyba! Záložka není definována.

1. ZHRNUTIE A VYHODNOTENIE

Na základe predkladateľa projektu ÖBB dodané podklady boli vyhotovené BMVIT (Spolkové ministerstvo dopravy, inovácií a technológií) poverenými zncami podľa nasledujúcich posudkov.

Toto zhrnutie obsahuje len základné vyjadrenia z pohľadu zhotoviteľa príslušného UVG posudku. Toto zhrnutie slúži pre názorné uvedenie správ a vyjadrení znalcov v zmysle UVP-G 2000. To znamená, že na začiatku jednotlivých okruhov je zhrňujúce posúdenie príslušných okruhov otázok. Pre presné vysvetlenie zdôvodnení požiadame čitateľky a čitateľov, aby zohľadnili nasledujúce posúdenie vplyvov na životné prostredie. **Tento posudok bol vyhotovený spoločne so zncami nasledujúcich odborov a je to celkový posudok.**

Odbory znalcov

V nasledujúcej tabuľke uvedení znalci boli objednaní príslušným úradom (BMVIT) pre posúdenie odborov uvedených v tejto tabuľke.

Zoznam znalcov a ich odbory sú vzhľadom na prehľadnosť usporiadané v abecednom poradí.

Nižšie uvedené skratky slúžia pre usporiadanie otázok znalcov pre okruhy otázok 1-4.

Skratka	Odbor	Znalec
AW	Hospodárenie s odpadom a chémia pôdy	Dr. Annemarie GRAUS-GÖLDNER
DS	Ochrana pamiatok	Dr. Martin KRENN
EB	Doprava (koľaje / železnice)	Stella GmbH, DI Werner STELLA
ET	Elektromagnetické polia, svetlo (osvetlenie)	Ing. Wilhelm LAMPEL
GK	Ekológia vody	DI Reinhard WIMMER
HD	Geológia, hydroológia, spodné vody a inžinierske stavitelstvo	MR Univ. Prof. Dr. Leopold WEBER
HU	Humánna medicína	o. Univ. Prof. Dr. Manfred NEUBERGER
LA	Ochrana pred hlukom a otrasmi	Ing. Erich LASSNIG
LU	Ovzdušie a klíma	Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER
ÖK	Zvieratá, rastliny, biotopy (ekológia)	Dr. Hans Peter KOLLAR
RP	Územné plánovanie, rozvoj krajiny a hmotné majetky	DI Hans KORDINA
VS	Doprava (ulice)	Stella GmbH; DI Thomas SETZNAGEL
WK	Lesná technika, ekológia lesa a lesných zvierat	DI Martin KÜHNERT
WT	Hydrotechnika	MR DI Peter FLICKER
KO	Koordinácia; vypracovanie celkového posudku	Kordina ZT GmbH; Bettina Riedmann, MAS RP ETH

Tabelle 1: Znalci odborov

Odbory a tým obsahovo príslušní znalci sú zoradení podľa poradia ochrany, ktorá je uvedená v §1 UVP-G 2000. Takto spojené koncentrácia pojmov okruhov tém slúži na jednoznačné sústredenie na ochranu. Definícia ochrany slúži zameraniu na aspekty životného prostredia, ktoré sú požadované UVP-G a nie pre spracovanie ekonomických aspektov, ktoré sú potrebné v rámci posúdenie vplyvov na životné prostredie.

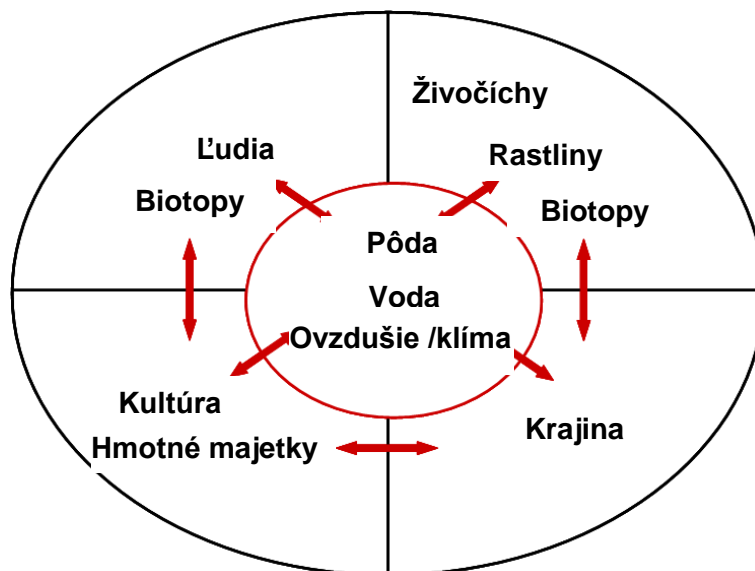
Zásady posudzovania

Pre vysvetlenie členenia a obsahového rozlíšenia je potrebné uviesť nasledujúce pokyny. V centre zamerania podľa zákona UVP (skúška únosnosti životného prostredia) je ochrana: ľudí, zvierat, rastlín a ich biotopov, pôdy, vody, ovzdušia a klímy, krajiny, ochrana hmotných a kultúrnych majetkov.

V rámci posúdenia v tomto posudku UVP sú posudzované priame a nepriame ako aj striedavé účinky, ktoré vplyvajú na kontrolovaný zámer.

- ochrana **človeka** s ním ovplyvňovanými a využívanými biotopmi vrátane ochrany **hmotných / kultúrnych majetkov** ako aj **krajiny** a na druhej strane
- prírodná biotická ochrana **zvierat, rastlín a ich biotopov** s ich prírodne špecifickými a ekologickými danosťami resp. možnosťami
- celoplošná ochrana neživej prírody **pôdy, vody a ovzdušia / klímy** predstavuje ústrednú ochranu vyššie uvedených životných podmienok ako ekologické pozadie a pôsobí vo všetkých iných ochranách rôznym spôsobom (intenzitou).

Členenie do chránených oblastí signalizuje orientáciu posúdenia životného prostredia, v ktorom sa musí rovnocenne posudzovať z jednej strany človek a príroda a z druhej strany základná ochrana. Rovnaké postavenie človeka a prírody je vedomé, aby pôsobenia a ochranné opatrenia v UVE ako aj v UVG boli rovnako spracované.



Posúdenie účinkov projektu je na základe stanovených otázok a na základe poskytnutých podkladov ÖBB.

Pre lepšiu čitateľnosť je tu krátky popis zámeru:

Popis zámeru:

Podľa údajov predkladateľa projektu predpokladá predmetný zámer výstavby existujúcej ÖBB-železnice 117 zo zastávky Viedeň Erzherzog Karl-Straße po štátnu hranicu pri Marcheggi vybudovať dvojkoľajnú železnicu a súčasne ju elektrifikovať a tiež zvýšiť traťovú rýchlosť na $V_{max}=160$ km/h. Aby sa zvýšila bezpečnosť majú sa existujúce železničné križovatky z väčšej časti nahradiť nadjazdmi resp. podjazdmi resp. zrušiť alebo minimálne vybaviť technickým zabezpečením.

V rámci projektu je zvýšenie atraktivity staníc a zastávok s prestavbou prístupových situácií, zriadením systémov orientácie a systémov informácií pre cestujúcich. Celkove sa má zabezpečiť moderný ekologický štandard (ochrana proti hluku, otrasom, odvodnenia).

Vybudovanie a elektrifikácie železnice pokračuje na slovenskej strane. V prípade železníc 117 Viedeň - štátna hranica pri Marcheggi ako aj 115 Gänserndorf - Marchegg sa jedná podľa nariadenia o vysokovýkonných železničiach o vysokovýkonné železnice (HL - železnice).

Výstavba sa realizuje v dvoch moduloch:

Projekt dvojkofajnej úplnej výstavby má sa celkovo previesť v troch realizačných etapách ("moduloch").

- Modul 1a - dvojkofajná úplná výstavba úseku Viedeň
- Modul 1b - selektívna dvojkofajná výstavba
- Modul 2 - dvojkofajná úplná výstavba celej železnice

V prvej realizačnej etape Modulu 1a sa má prioritne realizovať dvojkofajná výstavba vo viedenskom úseku od km 0,740 (začiatok projektu) po km 5,693. Tento čiastočný úsek sa má zriadiť medzi 2014 a 2017.

Medzi 2017 a 2023 sa predpokladá prednostne dvojkofajná výstavba železnice Modulu 1b, pričom sa zriadia dvojkofajné čiastočné úseky Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassesee ako aj stanica Marchegg - štátna hranica. Stanice Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassesee, Marchegg ako aj zástavka Untersiebenbrunn by sa mali tiež zriadiť v Module 1b (v Module 2 len výhybkové pripojenia na novú železničnú koľaj), zástavky Glinzendorf a Breitensee sa majú zriadiť v Module 1b a dokončiť v Module 2.

V jednokofajných úsekoch sa realizuje vo fáze Modulu 1b len technické zabezpečenie železničných križovatiek, výnimkou sú železnice križujúce cesty 1. triedy (podjazd L5, nadjazd L11 a podjazd L4). Ďalej nasleduje realizácia elektrifikácie pre riadenie prevádzky potrebnej železničnej koľaje.

Od 2028 sa má zriadiť následne dvojkofajná úplná výstavba Modulu 2a s uložením 2. koľaje, ako aj vybudovanie mimoúrovňových križovatiek pre všetky železničné križovatky resp. ich zrušenie v doteraz ešte zostávajúcich jednokofajných úsekoch.

Železničné koľaje všeobecne

Železnica sa má podľa údajov predkladateľa projektu zásadne budovať ako dvojkofajná a elektrifikovaná. Aby sa dosiahlo požadované zvýšenie rýchlosti na 160 km/h, posunie sa vjazdový oblúk pred Marcheggom asi o 70m na sever. Niveleta železničnej koľaje bude odpovedať úrovni existujúcej koľaje. Výnimkou sú úseky od km 1,2 po km 3,0, od km 3,7 po km 5,5 a prekríženie Rußbachsu (km 17,5 až km 18,0).

Začiatok projektu železnica km 0,740 - zástavka Viedeň km 0,740

V úseku medzi začiatkom projektu po zástavku Viedeň Aspern sa realizuje dvojkofajná výstavba v Module 1a. Vedľa uloženia druhej koľaje a elektrifikácie má sa niveleta cestnej komunikácie zvýšiť na základe mimoúrovňových križovatiek Hirschstettner Straße a Contiweg asi o 3 až 4 m oproti existujúcemu stavu.

Aby sa zabezpečilo sprístupnenie zástavky Viedeň Aspern a napojenie na stanicu metra Aspern, musí sa na základe elektrifikácie železnice vykonať zníženie nivelety cestnej komunikácie v úseku železnice (asi km 3,7 - 5,5) asi o 2 m oproti existujúcemu stavu.

Zastávka Hirschstetten a Viedeň Aspern sa prebudujú v Module 1a s ostrovčekomým nástupišťom.

Železničná koľaj zástavka Viedeň Aspern - stanica Siebenbrunn-Leopoldsdorf

V úseku medzi zástavkou Viedeň Aspern po stanicu Siebenbrunn-Leopoldsdorf sa uloží podľa údajov predkladateľa projektu druhá koľaj severne od existujúcej koľaje. V Module 1b nasleduje zriadenie zvršku a podkladu vrátane elektrifikácie a káblových trás severnej železničnej koľaje.

V Module 2 sa zriadi zvršok a podklad vrátane podpier trolejového vedenia južnej koľaje.

Stanica Raasdorf sa v Module 1b prebuduje, zriadia sa len výhybkové pripojenia na novú železničnú koľaj v Module 2.

Zastávka Glinzendorf sa vybuduje v dvoch moduloch. V Module 1b sa zriadi severné krajné nástupište a odstráni sa zvršok južnej koľaje.

V Module 2 sa zriadi južné krajné nástupište.

Železničná koľaj stanica Siebenbrunn-Leopoldsdorf - stanica Schönfeld-Lassee

V úseku medzi stanicou Siebenbrunn-Leopoldsdorf - stanica Schönfeld-Lassee sa uloží podľa údajov predkladateľa projektu druhá koľaj južne od existujúcej koľaje. Najskôr sa zriadi vedľa existujúcej koľaje zvršok a podklad vrátane elektrifikácie a káblových trás druhej koľaje. Potom sa odkope existujúca koľaj a zriadi sa druhá koľaj. Všetky stavebné opatrenia sa realizujú v Module 1b.

Stanica Siebenbrunn-Leopoldsdorf ako aj zastávka Untersiebenbrunn sa prebudujú v Module 1b. V Module 2 by sa mali realizovať výhybkové pripojenia na novú železničnú koľaj na západnom konci stanice Siebenbrunn-Leopoldsdorf.

Železničná koľaj stanica Schönfeld-Lassee - stanica Marchegg

V úseku medzi stanicou Schönfeld-Lassee po stanicu Marchegg sa uloží podľa údajov predkladateľa projektu (porovnaj vložku A03E) druhá koľaj južne od existujúcej koľaje. V Module 1b nasleduje zriadenie zvršku a podkladu vrátane elektrifikácie a káblových trás južnej železničnej koľaje ako aj realizácia podkladu pre železničnú koľaj. V Module 2 sa zriadi zvršok vrátane podpier trolejového vedenia severnej koľaje. Vjazdový oblúk v stanici sa posunie asi o 70 m smerom na sever.

Stanica Schönfeld-Lassee sa prebuduje v Module 1b pričom sa realizujú pripojenia na novú železničnú koľaj v Module 2.

Zastávka Breitensee sa prebuduje v dvoch moduloch. V Module 1b sa zriadi južné krajné nástupište a odstráni sa zvršok južnej koľaje. V Module 2 sa nakoniec zriadi severné krajné nástupište.

Stanica Marchegg sa prebuduje v Module 1b. Odstránenie už nepotrebných koľaje, uloženie všetkých koľajníc, vrátane odvodnenia a vsakovacej nádrže, zriadenie oboch nástupísk (krajne a stredné nástupné ostrovčeky) a osobné priechody pre ukončenie nástupného ostrovčeka.

V Module 2 sa realizuje dvojkoľajné napojenie v stanici Marchegg zo západu a z toho vyplývajúce odklonenie koľaje 115 na sever.

Železničná koľaj stanica Marchegg - štátna hranica Rakúsko / Slovensko

Tento úsek spadá podľa údajov predkladateľa projektu úplne do Modulu 1b a zahŕňa zriadenia oboch koľají na existujúcom násype kompletne s podkladom a káblovými trasami ako aj elektrifikáciu severnej koľaje.

Výšková poloha trasy po podjazde Schlosshoferstraße asi km 36,0 smerom k rieke Morava zostáva takmer nezmenená. Severná strana železničného násypu sa rozšíri na základe polozenia koľajníc, tým sa bude chrániť existujúca protipodňová hrádza. Južná strana železničného násypu, ktorá slúži ako ochranná protipodňová hrádza, zostane asi od km 36,6 po riekú Moravu takmer nezmenená, pretože sa zriadi len nové nosné vrstvy pre koľaj 2. Pred UF Schlosshoferstraße asi km 36,0 po km 36,6 sa nepatrne upraví južná strana hrádzky.

Koncepcia výstavby v **Moduloch 1a a 1b** predpokladá

- zrušiť existujúcu neelektrifikovanú jednokoľajnú železničnú trať a rovnobežne nahradiť s novou modernizovanou elektrifikovanou koľajou,
- zvýšiť rýchlosť na $V_{max}=160$ km/h a v úsekoch
 - Viedeň Erzherzog Karlstraße - Flugfeld Aspern
 - Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Schönfeld-Lassee
 - Marchegg - štátna hranica

položením druhej koľaje, aby sa zvýšila kapacita, pričom trať do začiatku projektu (km 0,74) až k zastávke Flugfeld Aspern (km 5,70) sa prednostne zriadi ako Modul 1a a ďalšie dvojkoľajné úseky sa zriadi až potom podľa harmonogramu.

Predpokladané zriadenie prvej vybudovanej koľaje v Moduloch 1a a 1b je možné popísať nasledovne:

- Zriadenie podkladu a zvršku ako aj nového trakčného vedenia koľaj 1; existujúca koľaj počas realizácie bude v prevádzke
- Vybudovanie pozdĺžneho odvodnenia (ryha na dráhe) ako vsakovacie nádrže pre koľaj 1
- Uvedenie novej koľaje 1 do prevádzky + odstránenie existujúcej koľaje

Na budovaných dvojkolajných úsekoch Modulov 1b a 2 sa realizuje dvojkolajná výstavba nasledujúcimi doplneniami prierezu:

- Zriadenie podkladu a zvršku ako aj trakčné vedenie koľaj 2; koľaj 1 počas výstavby v prevádzke
- Vybudovanie pozdĺžneho odvodnenia (ryha na dráhe) ako vsakovacie nádrže pre koľaj 2.
- Uvedenie novej koľaje 2 do prevádzky

Položenie novej železničnej koľaje vo voľných úsekoch železnice sa realizuje v oboch moduloch výstavby zásadne počas vlakov prevádzky na existujúcej koľaji.

2. ALTERNATÍVY A EXPERTÍZA VARIANTOV (OKRUH OTÁZOK 1)

V okruhu otázok 1 boli predložené predkladateľom projektu podľa §24c odsek 5 Z 4 UVP-G výhody a nevýhody kontrolovaných alternatív a ekológii relevantné výhody a nevýhody zámeru (nulový variant).

Strategická expertíza dopravy:

Pre zámer "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" bola prevedená strategická expertíza dopravy. Na objednávku ÖBB-Infrastruktur AG bola vykonaná prostredníctvom ARGE SUP WIEN-BRATISLAVA (Büro Raumumwelt Planungs-GMBH, Büro Dr. Paula, Büro Beitzl Ziviltechniker GmbH) 2010 strategická expertíza dopravy "Zmena siete koľajovej infraštruktúry v priestore Viedeň - Bratislava".

V nej bola výstavba siete (alternatíva 0) porovnaná s nasledujúcimi alternatívami:

- Alternatíva 1 - výstavba železničnej siete
- Alternatíva 2 - výstavba cestnej siete
- Alternatíva 3 - výstavba vodnej cesty

Najlepší z 3 skúmaných variantov vzhľadom na nulový variant je posilnenie koľajovej dopravy resp. posilnenie jej základného stavu z plánovaných zmien siete v dopravnom koridore Viedeň - Bratislava.

Následne bola posúdená odporučená alternatíva 1: posilnenie koľajovej dopravy vzhľadom na funkciu jednotlivých osí. Pritom bolo zistené, že jednotlivé osi resp. ich vetvy zastávajú špecifické funkcie a tak sa vzájomne doplňujú v týchto funkciách. Tým bol potvrdený základný predpoklad Správy o životnom prostredí, podľa ktorého dopravný koridor Viedeň - Bratislava je braný do úvahy komplexne a tým sa môže podrobiť SP-V. Na základe posúdenia pre každú os je určené, s ktorým ustanovením § 1 ods. 1 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných železnicách sa príslušná funkcia zhoduje. Tým bol preukázaný charakter vysokovýkonných železničných osí resp. úseku osi siete koľajovej dopravy odporučenej alternatívy 1: Preukázané posilnenie koľajovej dopravy. Keďže doteraz nie všetky úseky osi sú ustanovené ako vysokovýkonné železnice, boli navrhnuté nasledujúce doplnenia siete vysokovýkonných železníc:

- Železnica Viedeň – Letisko Viedeň– Götzendorf na základe zhody funkcie s ustanovením § 1 ods. 1 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných železnicách;
- Železnica Viedeň – štátna hranica pri Marcheggu na základe zhody funkcie s ustanovením § 1 ods. 1 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných tratiach;
- Železnica Gänserndorf – Marchegg na základe zhody funkcie s ustanovením § 1 ods. 2 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných železnicách.

Tým je možné krátko zhrnúť výsledok predloženej správy o životnom prostredí:

Zmeny siete, o ktoré sa snaží predkladateľ v dopravnom koridore Viedeň - Bratislava vyhovujú viac než každá v ním definovanej alternatíve celkového spoločenského cieľa v oblastiach doprava, priestor a životné prostredie. V dôsledku týchto snáh zmeny siete dosahujú nový stav zahrňujúci osi, ktoré majú charakter vysokovýkonných osí podľa § 1 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných tratiach. Z tohto dôvodu sa navrhuje zaradenie týchto úsekov osi, ktoré doteraz neboli ustanovené ako vysokovýkonné železnice, podľa § 1 Spolkového zákona o Železničných vysokovýkonných tratiach.

Návrhom SP-V boli prehlásené podľa 5. Nariadenia o vysokovýkonných železnicách z 10. januára 2012, BGBl. č. 11/2012 železnice Gänserndorf – Marchegg a Viedeň – štátna hranica pri Marcheggu za vysokovýkonné železnice, pričom predmetný zámer je časť tejto železnice.

Ako ďalší predpoklad pre projekt je stanovenie uprednostnenej TEN hlavnej osi č. 17 (železničná os Paríž - Štrasburg - Štuttgart -Viedeň – Bratislava) ako aj TEN-hlavná os č. 22 (železničná os Atény – Sofia – Budapešť – Viedeň – Praha – Norimberg / Drážďany).

Alternatívy a tu v predloženej zámere "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" sa jedná o zámer výstavby existujúcej železnice, neboli skúmané alternatívy v zmysle variantov polohy počas tvorenia predmetného zámeru.

Kombinovaná kontrola alternatív projektu mala prirodzene v priebehu SP-V ako výsledok jednoznačné posilnenie koľajovej dopravy ako najlepšej alternatívy.

Varianty a alternatívy projektu

Pretože v predložennom zámere "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" sa jedná o zámer výstavby existujúcej železnice, neboli skúmané alternatívy v zmysle variantov polohy počas tvorenia predmetného zámeru.

Kombinovaná kontrola alternatív projektu mala prirodzene v priebehu SP-V výsledok jednoznačného posilnenia koľajovej dopravy ako najlepšej alternatívy.

TEN smernice

Pre vybudovanie transeurópskej dopravnej siete (TEN) slúžia ako podklad nasledujúce TEN smernice:

- Rozhodnutie č. 1692/96/ES z 23. júla 1996
- Rozhodnutie č. 1346/2001/ES z 22. mája 2001, zmena k rozhodnutiu č. 1692/96/ES
- Rozhodnutie č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004, zmena k rozhodnutiu č. 1692/96/ES

Smernice o interoperabilite:

- Smernica 96/48/ES rady z 23.07.1996 o inoperabilite transeurópskych vysokorýchlostných železničných systémov
- Smernica 2004/50/ES (oprava) Rady z 21.06.2004 k zmene smernice 96/48/ES
- SMERNICA 2008/57/EG z 17.06.2008 o inoperabilite systému železníc v spoločenstve
- TSI-INF CR 2011/275/EU z 20.09.2011 o technickej špecifikácii pre inoperabilitu dielčieho systému "infraštruktúra" konvenčného transeurópskeho systému železníc.

Ciele a priority transeurópskej dopravnej siete vzhľadom na vysokorýchlostnú sieť a konvenčnú sieť majú napríklad:

- v priestore bez vnútorných hraníc zabezpečiť trvalo únosnú osobnú a nákladnú dopravu podľa možnosti v sociálne zlučiteľných a bezpečných ako aj ekonomických podmienkach.
- ponúknuť používateľom kvalitnú infraštruktúru s dostatočnou kapacitou.
- v oblasti koľajovej dopravy sa majú vzájomne podporovať.
- odstrániť úzke miesta.
- umožniť optimálnu kombináciu a spojenie sietí rôznych dopravcov, podľa špecifických výhod.
- mať na zreteli ochranu životného prostredia.
- v prípade potreby umožniť pripojenie na letisko.
- umožniť rozvoj trvalej mobility osôb a tovaru, podľa cieľov Európskej únie.

V dôsledku zámeru "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" je železničnej doprave k dispozícii dvojkoľajná železnica s moderným štandardom životného prostredia a príslušnou kapacitou. S predloženým projektom boli zohľadnené rámcové podmienky TEN smernice.

Alternatívy a varianty

Pretože v predložennom zámere "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" sa jedná o zámer výstavby existujúcej železnice, neboli skúmané alternatívy v zmysle variantov polohy počas tvorenia predmetného zámeru.

Kombinovaná kontrola alternatív projektu mala prirodzene v priebehu SP-V ako výsledok jednoznačného posilnenia koľajovej dopravy ako najlepšej alternatívy.

Vplyvy zámeru na rozvoj priestoru

Pre Moravské pole sú predložené rôzne plány, programy a koncepcie, ktoré sa zaoberajú rozvojom tohto regiónu medzi Viedňou a Bratislavou - ako podstatnej časti Centropy. Tento priestor sa označuje ako "zelený stred" Centropy, ktorý sa má zachovať ako priestor medzi dvomi veľkomestami ako životný priestor s vysokými prírodno - priestorovými kvalitami.

Pre tento priestor sú určené rôzne zábery:

- **Regionálny ekonomický a územný program severného okolia Viedne**

Regionálny ekonomický a územný program má v podstate zámer stanoviť zelené pásy a hranice osád pre zabezpečenie regionálnych štruktúr sídlisk a zabezpečiť siete biotopov ako aj schválené ťažby surovín. Základné nariadenie pochádza zo 17.12.1999, posledná novela z 29.05.2009

V tomto ekonomickom a územnom programe sú oblasti definované a priestorovo obmedzené, takže predovšetkým:

Prioritné poľnohospodárske zóny: Vyznačujú sa ako súvislé plochy, ktoré vykazujú prirodzenú vhodnosť pre poľnohospodárske využívanie alebo majú význam pre prezentáciu kultúry krajiny. Tieto prioritné zóny sa rozprestierajú takmer po celom Moravskom poli.

Ďalej sú relevantné: Regionálne zelené zóny, zachované hodnoty častí krajiny a hranice osád.

Zhrnutie: V regionálnych ekonomických a územných programoch sú uvedené podstatné ustanovenia pre Moravské pole, kde sa prednostne zachováva prírodný ráz a poľnohospodárstvo.

- **Ekonomický a územný program - centrálna miesta**

Ekonomický a územný program centrálnych miest má základný zámer, aby obyvateľstvu mohla byť zabezpečená potrebná dostupnosť centrálnych zariadení. Takéto zariadenia sú "úradý a správne orgány, zariadenia pracovných možností, zdravotnícke a sociálne zariadenia, školstvo a vzdelávanie, kultúra, doprava a komunikácia, výrobné remeslá, služby, obchody, banky a sporiteľne, služby voľných zamestnaní počas prázdnin ako aj športové zariadenia, zariadenia voľného času a zábavy".

Základné nariadenie pochádza z roku 1973, prvá novela zo 06.05.1992.

Nariadenie stanovuje všeobecné a významné miesta pre centrálna zariadenia, pričom významné miesta sú odstupňované od I do IV (najvyšší stupeň) a majú upozorňovať na určité zariadenia

V stupni I sú Wagram, Lasse, Leopoldsdorf i.M., Marchegg, Orth a.d. V stupni II sú Groß-Enzersdorf. V sa nachádza Gänserdorf. Všetky ostatné obce sú všeobecné miesta pre centrálna zariadenia.

Zhrnutie: V Ekonomickom a územnom programe - centrálna miesta bolo stanovené odstupňovanie a vybavenie - tým tiež funkcia - obcí / miest na Moravskom poli. Prítom je podstatné, že obce Lasse, Leopoldsdorf a.M. a Marchegg sú zaradené do stupňa I a tým ako západné centrálna miesta na trase železnice plnia dôležité funkcie v regióne. Orientácia na železnicu predstavuje dôležitý predpoklad pre uskutočnenie funkcií zásobovania.

- **Dolné Rakúsko stratégia dopravy**

Stratégia dopravy v Dolnom Rakúsku sa v základnom princípe javí ako trvalá. Tým sa má zabezpečiť určitá mobilita jednotlivca, ekonomika lokalít ako aj ochrana životného prostredia.

Strategický dokument pochádza z mája 2010.

Stratégia dopravy v Dolnom Rakúsku je komplexný dokument, ktorý vysvetľuje vývoj dopravy a jej mobilitu ako aj dopravné pomery v jestvujúcich rámcových podmienkach a z toho odvodzuje konštruktívnu koncepciu a strategické opatrenia v oblasti dopravy. Prítom tieto opatrenia v podstate nie sú nové návrhy, ale už prijaté, v realizácii sa nachádzajúce alebo opatrenia vo fáze plánovania.

Dôležité opatrenia pre infraštruktúru pre Moravské pole prítom sú:

- Vybudovanie/elektrifikácia vetvy Marcheggskej východnej železnice ako aj Gänserdorf – Marchegg
- Rýchlostná cesta S8 (Marchfeld Schnellstraße S8) cez Marchegg do Bratislavy
- Park&Ride zariadenia (v plánovaní)

- Analýza rozšírenia automatického systému taxíkov (AST)

Zhrnutie: *V ustanoveniach centrálnych dopravnopolitických opatrení a cieľov pre Moravské pole sa prioritne plánuje výstavba Marcheggskej vetve východnej železnice - z Viedne do Marcheggu.*

- **Obraz budúcnosti Centropa 2015**

Dokument je na jednej strane predbežný výsledok doterajšej spolupráce v regióne CENTROPA, na druhej strane je dokument *"podkladom diskusie pre prehĺbenie spoločnej práce v nasledujúcich rokoch"*,

Obraz budúcnosti bol vypracovaný v roku 2006 a obsahuje diskusné príspevky z obdobia dvoch rokov spolupráce v regióne.

Obraz budúcnosti predstavuje na jednej strane možnú situáciu v regióne štyroch krajín v roku 2015 a znázorňuje akú pridanú hodnotu by mohol priniesť v budúcnosti.

Zhrnutie: *Špecifické konštatovania pre región Moravské pole tu neboli zachytené, pretože obraz budúcnosti skôr vyjadruje všeobecné strategické myšlienky (ktoré tiež Moravské pole obsahuje) a nie konkrétne priestorové údaje. Pre Moravské pole sú dobre formulované podstatné cieľové zámery, ktoré zahŕňujú základné oblasti funkcií a života. Napriek už uvedenej koncepcii "Zelený stred" medzi Viedňou a Bratislavou sú pre budúcnosť regiónu formulované resp. dané dôležité požiadavky.*

- **Jordes+ Región biosféry a koncepcia pre Zelený stred (Grüne Mitte)**

Projekt Jordes+ sa snaží o spoločnú regionálnu stratégiu rozvoja regiónu Viedeň - Bratislava - Győr. Formulovanie Regiónu biosféry a Zeleného stredy bolo vyvinuté účasťou na seminároch a pracovných rozhovoroch, témy prispievali k celkovej stratégii, *"Predmet prieskumu je pridaná hodnota Regiónu biosféry pre všetkých partnerov projektu ako aj pre vytvorenie cezhraničnej koncepcie rozvoja pre vybudovanie Regiónu biosféry so Zeleným stredom"*.

Táto správa pochádza z roku 2004.

Záverečná správa k projektu Jordes+ popisuje na jednej strane zvláštnosti Regiónu biosféry (ekologické ako aj socioekonomické zvláštnosti) a na druhej strane približuje trvalé zdroje regiónu. Diskutuje sa o krajinné a ekologicky významných prírodných celkoch, situácii v pohraničí, hodnotách a ohrozeniach území ako aj jestvujúcich hospodárskych oblastiach (so zvláštnym zameraním na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo, turizmus, energie, remeslá a priemysel ako aj zdroje vedomostí/učenia v regióne).

Moravské pole zvlášť rezonuje v rámci analýzy v oblasti poľnohospodárstva, flóry a turizmu: Ako základné kompetencie Regiónu biosféry je vymenovaných päť prvkov, ktoré prinášajú obnoviteľnú energiu, technológie pre životné prostredie, bioprodukty, trvalá mobilita a biosféru.

Zhrnutie: *Zdôraznené a preukázané sú zakladané zdroje regiónu:*

- *Krajina - veľké plochy a široké oblasti bez podstatných topografických výškových rozdielov a morfológického diferencovania; žiadne alebo extrémne nízke lesné porasty, ktoré sú tiež vedome obmedzené, preto sa tiež neakceptuje ďalšie cielené zalesňovanie.*
- *Zelený priestor - z veľkej časti široké, poľnohospodárske nivy len s osobitným členením pásov vetrolamov - výsledok a podmienka pre kvalitatívne vysoké obhospodarovanie s monokultúrami.*
- *Ekologické vybavenie - podstatné oblasti s odstupňovaním ako Natura 2000, ochranou prírody a krajiny, národný park a Ramsarské územia.*
- *Poľnohospodárstvo - s veľkými poľnohospodárskymi plochami ako základom pre zachovanie prevádzkovej štruktúry a výkonu hospodárstva.*

2.1 Zhrnutie účinkov rozvoja priestoru s ohľadom na trvalé využívanie zdrojov

Z pohľadu znalca je v UVGA konštatované, že sa neočakávajú žiadne negatívne vplyvy zámeru na rozvoj priestoru (so zohľadnením verejných koncepcií a plánov) s ohľadom na trvalé využívanie zdrojov.

Plánovaná výstavba železnice nevykazuje žiadne účinky na rozvoj oblasti - budovaním už na existujúcej trase nenastane už žiadna dodatočná relevantná spotreba plochy. Koncentrácia zastávok na málo podstatných obec-

ných miestach obmedzuje možný budúci rozvoj prednostne na tieto obce, čím sa dodrží charakter Moravského pola.

Nenastane zníženie poľnohospodárskych plôch a podstatných charakteristických prvkov - typický prírodný charakter krajiny zostane zachovaný.

Tak môže nastať rozvoj oblasti s dodržaním priestorových a prírodných zdrojov - ohrozenie uvedených zdrojov je preto vylúčené.

2.2 Záver znalca k okruhu otázok 1 Alternatívy a varianty

V tomto okruhu otázok boli predložené predkladateľom projektu podľa §24c odsek 5 Z 4 UVP-G výhody a nevýhody kontrolovaných alternatív a ekológii relevantné výhody a nevýhody zámeru (nulový variant). Ďalej sú predkladateľom projektu predkladané ekológii relevantné výhody a nevýhody lokality a varianty trás.

- *Ktoré sú výhody a nevýhody predkladateľom projektu vyhodnocovaných (vo vzťahu k zámeru) alternatív ako aj ekológii relevantných výhod a nevýhod zámeru (nulový variant) a varianty trás?*

Odborné závery znalcov k okruhu otázok 1:

Doprava (koľaje / železnica / EB)

Z pohľadu znalca pre dopravu (koľaje / železnica) sa konštatuje:

- Požiadavka zámeru "Dvojkofajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggu" je objasnená a zdôvodnená.
- Z dôvodu výstavby na existujúcej železnici sa vylučujú alternatívy vyžadujúce veľký priestor.
- Z hľadiska dopravy (koľaje / železnica) sa neočakávajú žiadne podstatné varianty vývoja, technológie a prevedenia a preto nie je tiež podstatná príslušná expertíza ekológii relevantných výhod a nevýhod v UVE.
- Projekt odpovedá rámcovým podmienkam TEN smerníc.
- Nevýhody zostávajúce v zámere sú vysvetlené.
- Podklady pre realizáciu odpovedajú stavu techniky.

Z hľadiska odboru dopravy (koľaje / železnica) nevyplývajú žiadne závažné odchýlky oproti odhadu predkladateľa projektu.

Elektromagnetické polia, svetlo (osvetlenie ET)

Predložené závery predkladateľa projektu vzhľadom na alternatívy (nulový variant) k zámeru elektrifikácie a dvojkoľajnej výstavby železnice v úseku Stadlau – štátna hranica pri Marcheggi vrátane modernizácie staníc a zastávok sú potvrdené znalcami pre odbor "Elektromagnetické polia, svetlo (osvetlenie)".

Geológia, hydroológia, spodné vody a inžinierske stavitel'stvo (HD)

Z geologicko - hydrogeologického hľadiska sú zvolené kritéria postupu výberu postačujúce, prijateľné a vhodné, účinky zámeru na geologický podklad resp. vodonosnú vrstvu sú dostatočne vysvetlené. Z odborného hľadiska nevyplývajú podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu resp. jeho projektanta.

Doprava (ulica / VS)

Z pohľadu znalca pre dopravu (ulica) sa konštatuje:

- Požiadavka zámeru "Dvojkoľajná výstavba a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri Marcheggi" je objasnená a zdôvodnená.
- Z dôvodu výstavby na existujúcej železnici sa vylučujú alternatívy vyžadujúce veľký priestor.
- Z hľadiska dopravy (ulica) sa neočakávajú žiadne podstatné varianty vývoja, technológie a prevedenia a preto nie je tiež podstatná príslušná expertíza ekológii relevantných výhod a nevýhod v UVE.
- Projekt odpovedá rámcovým podmienkam TEN smerníc.
- Nevýhody zostávajúce v zámere sú vysvetlené.
- Podklady pre vyhotovenie odpovedajú stavu techniky.
- Vybudovaním mimoúrovňových križovatiek z väčšej časti na jestvujúcich železničných križovatkách dochádza k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti na ulici.

Z pohľadu odboru dopravy (ulica) nevyplývajú žiadne závažné odchýlky oproti odhadu predkladateľa projektu.

Zhrnutie okruh otázok 1

Znalci došli v okruhu otázok 1 k nasledujúcemu záveru: Alternatívy zámeru sú dostatočne vysvetlené, pretože sa jedná o výstavbu existujúcej železnice. Je popísané nerealizovanie zámeru (nulový variant). Z pohľadu znalcov nevyplývajú žiadne podstatné zmeny vzhľadom k popisu predkladateľa projektu.

Celkovo možno konštatovať, že sa neočakávajú žiadne negatívne vplyvy zámeru na rozvoj priestoru (so zohľadnením verejných koncepcií a plánov) s ohľadom na trvalé využívanie zdrojov.

Plánovaná výstavba železnice nevykazuje žiadne účinky na rozvoj oblasti - budovaním už na existujúcej trase nenastane už žiadna dodatočná relevantná spotreba plochy. Koncentrácia zastávok na málo podstatných obecných miestach obmedzuje možný budúci rozvoj prednostne na tieto obce, čím sa dodrží charakter Moravského pola.

Nenastane zníženie poľnohospodárskych plôch a podstatných charakteristických prvkov - typický prírodný charakter krajiny zostane zachovaný.

Tak môže nastať rozvoj oblasti s dodržaním priestorových a prírodných zdrojov - ohrozenie uvedených zdrojov je preto vylúčené. Projekt odpovedá rámcovým podmienkam TEN smerníc.

3. OKRUH OTÁZOK 2: ÚČINKY, OPATRENIA, KONTROLA

V tomto okruhu otázok majú posúdiť a tiež doplniť znalci z odborného hľadiska účinky zámeru predloženého Vyhlásenia o únosnosti životného prostredia a iné príslušné podklady. To sa prevedie podľa stavu techniky a iných do úvahy prichádzajúcich vedných odborov v komplexnom a úplnom celkovom pohľade so zohľadnením schvaľovacích kritérií zákona § 24f UVP-G. Znalci majú možnosť navrhnúť dodatočné opatrenia, aby sa zabránili alebo znížili škodlivé, rušivé alebo zaťažujúce vplyvy zámeru alebo aby sa zvýšili priaznivé vplyvy. Okrem toho je možné navrhnúť opatrenia pre zabezpečenie dôkazov a sprievodnú kontrolu.

Znalcom boli podľa zákona o Skúška únosnosti životného prostredia položené nasledujúce otázky:

- *Sú predkladateľom projektu predložené vypracovania a závery z odborného hľadiska prijateľné a uskutočniteľné? Vyplývajú z odborného hľadiska podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu?*
- *Sú účinky zámeru, hlavne vzhľadom na príslušné vplyvné faktory dostatočne uvedené? Je potrebné doplnenie odborných vyjadrení k účinkom zámeru?*
- *Ako sa zhodnotia predložené podklady posúdenia účinkov zámeru s ohľadom na stav techniky a iné zohľadnenie vedy?*
- *Dodržia sa v rámci podľa §24 ods. 1 prevádzaného schvaľovacieho postupu použité správne predpisy z odborného hľadiska a zohľadnia sa iné schvaľovacie kritéria (§24 ods. 3 a 4) v rámci podľa odseku 3 Skúšky únosnosti životného prostredia?*
- *Ktoré dodatočné opatrenia sa navrhujú, aby sa zabránili alebo znížili škodlivé, rušivé alebo zaťažujúce vplyvy zámeru na príslušný chránený majetok alebo aby sa zvýšili priaznivé vplyvy. Aké opatrenia sa navrhujú pre zabezpečenie dôkazov a sprievodnú kontrolu?*

Znalci dospeli v príslušnom okruhu otázok 2 k nasledujúcemu záveru:

Účinky zámeru sú dostatočne popísané. Pokiaľ by boli potrebné dodatočné vysvetlenia, tieto sú uvedené v posudkoch znalcov.

Posudzované účinky predložených podkladov zámeru sú s ohľadom na stav techniky a iného zohľadnenia vedy posúdené ako pozitívne.

Sú zohľadnené kritéria schvaľovania §24f UVP-G 2000 ako aj iné použité správne predpisy. Hlavne sa obmedzujú emisie škodlivých látok podľa stavu techniky a na najnižšej možnej miere sa udržiava emisné zaťaženie ochranných materiálov.

3.1 Odborné závery znalcov k okruhu otázok 2:

Život a zdravie

Zvuková technika, hluk ako aj otrasy a zvuk v tuhej látke

Technická správa o ochrane proti otrasom (UVE-E20201) vhodne popisuje, že počas prevádzky vo všetkých budovách pozdĺž železnice, ktoré sú majetkom ÖBB, nastáva prestavbou železnice zlepšenie situácie s emisiami. Odborný príspevok humánnej medicíny vyvodzuje z toho zlepšenie situácie obyvateľov oproti skutočnému stavu (úbytok zaťaženie vibráciami). Na strane 73 dokumentu UVE-E20201 popísané opatrenia a na strane 75 uvedený program na zabezpečenie dôkazov zabezpečujú (v súvislosti so stanovenými časmi trvania výstavby), aby tiež v čase výstavby nedošlo k žiadnym nepríjemným zaťaženiám susedných obydľí otrasmi.

Z hľadiska technickej ochrany proti hluku a otrasom sa v predloženom projekte so zohľadnením plánovaných opatrení proti hluku a otrasom a s plánovanými opatreniami zabezpečenia dôkazov a kontrolnými opatreniami a dodatočným zohľadnením v predloženom posudku dodržia resp. zohľadnia doplňujúce predpísané ochranné opatrenia zabezpečenia dôkazov a kontrolné opatrenia kritérií schvaľovania §24f UVP-G ako aj iné použiteľné správne predpisy.

Z hľadiska technickej ochrany proti hluku a otrasom je v predloženom projekte so zohľadnením plánovaných a v predloženom posudku doplnených predpísaných ochranných opatrení, časového obmedzenia stavebnej činnosti, opatrení zabezpečenie dôkazov a kontrolných opatrení daná únosnosť životného prostredia zámeru.

Celkove sa konštatuje, že účinky zámeru z pohľadu technickej ochrany proti otrasom sú dostatočne popísané. Nie je potrebné doplnenie odborných vyjadrení k účinkom zámeru. Sú predpísané kontrolné merania emisií otrasov po dokončení a uvedení železnice do prevádzky ako **povinné opatrenie**.

Elektrotechnika - elektromagnetické polia

V dôsledku opatrení v projekte stavby sú už plánované zoslabenia polí (pospájané uloženie vodičov, koncepcia prevodu spätných prúdov a uzemnenie), ktoré dodržiavajú stav techniky a technicky odpovedajú predbežnej norme ÖVE/ÖNORM E 8850, vydanie: 2006-02-01 a tým sa dosahuje žiadané zníženie.

Z elektrotechnického hľadiska pre skúmané profily a budovy sa konštatuje, že referenčné hodnoty elektrických a magnetických polí sú dodržané v dovolenom rozsahu pre všetkých obyvateľov. Tieto vypočítané maximálne hodnoty sú jednoznačne menšie než príslušné referenčné hodnoty pre všetkých obyvateľov pre časovo neobmedzený pobyt a sú preto z hľadiska elektrotechniky nepatrné resp. zanedbateľné. V projekte stavby už naplánované opatrenia pre zoslabenie odpovedajú stavu techniky a preto sa dosahuje požadované zníženie podľa predbežnej normy ÖVE/ÖNORM E 8850, vydanie: 2006-02-01.

Pretože vypočítané elektromagnetické polia sú výrazne menšie než príslušné referenčné hodnoty pre všetkých ľudí pre časovo neobmedzený pobyt, nenastáva ovplyvnenie života a zdravia ľudí v ich obytných priestoroch. Pri zohľadnení fáze výstavby a prevádzky je pre znalca v odbore elektrotechnika - elektromagnetické polia daná únosnosť životného prostredia plánovaného zámeru.

Humánna medicína

Fáza výstavby

Pri realizácii v projekte plánovaných opatrení a technických opatrení uvedených v UVP-SV je daná únosnosť životného prostredia plánovaného zámeru stavby z hľadiska humánnej medicíny.

Fáza prevádzky

V príspevku odboru humánna medicína sa posudzujú varianty projektu v porovnaní s nulovým variantom a to pre 2025 (Modul 1, selektívna dvojkoľajná výstavba) a 2030 (zohľadňuje sa úplná výstavba v programe prevádzky po Bratislavu). Tiež technické príspevky UVE popisujú podstatné výhody a nevýhody zámeru vzhľadom na životné prostredie vo fáze výstavby a prevádzky ako dostatočné. Je prijateľné a uskutočniteľné, že v nulovom variante možnosť zníženia škodlivín v ovzduší vzťahujúcich sa na zdravie a plynov pôsobiacich na ovzdušie ako aj otrasov vo fáze prevádzky nie je nutné realizovať..

V Module 1 sa prekročí kritérium nezávažnosti pre NO₂- resp. PM₁₀- prechodne zaťažených oblastí vo fáze výstavby, ale len pre najbližších susedov vo fáze najintenzívnejšej stavebnej činnosti. Vzhľadom na krátkosť tejto fáze a dodržanie dlhodobých hodnôt, týmito prechodnými zaťažovacími sa neočakáva žiadne ohrozenie zdravia alebo neúnosné zaťaženia, ak sa vo fáze výstavby použijú všetky ochranné opatrenia plánované v projekte a tomto posudku.

V module 2 sa elektrifikáciou celej prevádzky dosiahne zlepšenie kvality ovzdušia, ktorá sa o to viac zlepšuje, čím viac transportov z ciest sa prekladá na koľajovú dopravu a čím viac sa nahradzujú dieselové lokomotívy elektrickými. V záujme kvality vzduchu vo fáze prevádzky bolo by preto výhodné preloženie nákladnej a osobnej dopravy z ciest na elektrifikovanú železnicu a dosiahnuť atraktívnu železničnú dopravu.

Predkladateľom projektu predložené vypracovania a závery z odborného hľadiska humánnej medicíny sú prijateľné a uskutočniteľné. Z odborného hľadiska nevyplývajú podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu. Keď v tomto posudku sa realizujú opatrenia označené ako "veľmi nutné", potom je daná únosnosť životného prostredia plánovaného zámeru stavby. Prírodné z odborného hľadiska sa odporúčajú dodatočné opatrenia (zabudovanie okien s ochranou proti hluku s ventilátormi tlmiacimi hluk).

Keď sa realizujú v UVE ako aj v UPV posudku od Ing. Lassniga uvedené opatrenia a zabezpečenia dôkazov, zabráni sa ohrozeniu zdravia, spôsobené hlukom vyplávajúceho z realizácie projektu, pre všetkých obyvateľov a zaťaženia neprekročia medze únosnosti.

Elektromagnetické polia

Elektrifikáciou železnice dochádza k nárastu elektromagnetických polí v rozsahu 16.7 Hz, ktoré však aj pri plnej prevádzke pre blízkych obyvateľov zostávajú zanedbateľné. Preventívna hodnota švajčiarskeho NISV, ktorá je najprísnejšia na svete, sa prekročí len v najbližších obytných domoch v Glinzendorfe. V tomto prípade sa vyčerpajú technické možnosti pre zníženie magnetických polí a po prejení na plnú prevádzku sa vykoná zabezpečenie dôkazov. Medzné hodnoty pre ochranu obyvateľov budú u obyvateľov v blízkosti trate značne podkročené. To platí tiež pre obytné domy na pozemku železnice (Obersiebenbrunn - na stanici 6 a Pysdorf - na stanici 7) pre 24 hodinové zaťaženie je prognóza 5,7 μ T.

V projekte predpovedané elektromagnetické zaťaženia vonku (cesta pre cyklistov, križovatka s elektrickým vedením 380 kV) sú z medicínskeho hľadiska úplne zanedbateľné. Keď sa dodržia v odbornom príspevku E203 uvedené bezpečnostné vzdialenosti a zabezpečenia dôkazov a v tomto posudku uvedené podmienky, ohrozenie zdravia a zaťaženie elektromagnetickými poľami sa bezpečne vylúčia.

Opatrenia pre zabránenie ohrozeniu zdravia zaťažením elektromagnetickými poľami na pracoviskách z medicínskeho hľadiska sú postačujúce a po dokončení projektu sa vyžaduje len viac technických kontrol meraním a príslušné zaškolenie personálu. Vykoná sa zabezpečenie dôkazov na pracoviskách podľa údajov inšpektorátu práce.

Využitie priestoru / plánovanie priestoru, obraz mesta, obce a krajiny, hmotné a kultúrne majetky ako aj voľný čas a oddych

Z odborného hľadiska je argumentácia predkladateľa projektu uskutočniteľná a správna. Znázornenie priestoru expertízy, použité kritéria a metodika, zisťovanie účinkov a ich minimalizovanie potrebnými opatreniami odpovedajú stavu vedy a techniky a sú preto tak ako vo fáze výstavby a tiež vo fáze prevádzky uskutočniteľné a prijateľné.

Z odborného pohľadu usporiadania priestoru nevyplyvajú žiadne podstatné odchýlky k prejednávanej ochrane resp. k okruhom tém oproti odhadu predkladateľa.

V okruhu témy obraz mesta a obce sú požadované v úseku Viedeň ako **povinné opatrenie** zlepšenie zelených zariadení vyšších polôh Bahntrasse, aby sa dosiahol prirodzený prechod k susedným obytným oblastiam. Prevažný úsek budovanej trasy je situovaný do širokej krajiny, z odborného hľadiska nie sú žiadne podstatné požiadavky na plánovanie uvedené v UVE. Vyplyva to tiež zo susedstva osídlenej oblasti.

Železnica a železničná prevádzka

- Z pohľadu znalca na železnice a železničnú prevádzku pre uvedený odbor sa konštatuje, že:
- z pohľadu predkladateľa projektu predložené vypracovania a závery z odborného hľadiska sú prijateľné a uskutočniteľné a skúmaný priestor bol zvolený ako realizovateľný a dostatočne veľký. Z odborného hľadiska nevyplyvajú podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu.
- účinky zámeru, hlavne vzhľadom na príslušnú ochranu sú dostatočne popísané a nie je potrebné žiadne doplnenie odborných vyjadrení.
- potreba plôch plánovanej železnice vrátane vedľajších zariadení vo fáze výstavby a prevádzky je popísaná ako dostatočná a prijateľná, nie je potrebné žiadne doplnenie odborných výpovedí.
- nastane značné ovplyvnenie siete železníc vo fáze výstavby plánovanými viac týždňovými výlukami železnice v rokoch 2012 až 2105 v dôsledku potrebných náhradných a obchádzkových dopravných trás. Odporúča sa v priebehu spracovávaní projektu o snahu znížiť hlavne doby uzavretia príslušných dráh a tým skrátiť príslušné veľké prevádzkové obmedzenia.
- ovplyvnenie siete železníc počas fáze prevádzky funkčnými bariérami v dôsledku stavu blízkeho výstavbe oproti normálnemu stavu sa rozhodne nezhorší, ale na základe budovania železnice podľa stavu techniky a v dôsledku možného zlepšenia ponúk a skrátenia časov cestovania sa celkovo dostupnosť železnicami dokonca zlepší.
- objasnenia v UVE a v predložených technických podkladoch zámeru sú s ohľadom na stav techniky a iného zohľadnenia vedy posúdené ako pozitívne.
- plánovaný zámer výstavby v príslušných rozsahoch stavu techniky odpovedá výkonnej a hospodárnej železnici, ktorá oproti súčasnému stavu vykazuje ďalšie zvýšenie bezpečnosti prepravy železnicou. Berie sa ohľad na iné verejné záujmy.
- šírka potrebného pásu krajiny pozdĺž trasy pre zámer výstavby je uvedená podľa požiadaviek HIG a odpovedá zákonným ustanoveniam. Šírka neprekračuje rozmer, ktorý je potrebný pre železničné zariadenia, pomocné zariadenia a sprievodné opatrenia, ktoré sú potrebné pre výstavbu a prevádzku vysokovýkonnej železnice.

- predložený zámer výstavby odpovedá stavu techniku v čase zadania objednávky so zohľadnením bezpečnosti a prevádzkového poriadku železnice, prevádzky koľajových vozidiel na železnici a doprave [§ 31f EisbG].
- vzhľadom na otrasy ovplyvňujúce hmotné majetky, účinky zámeru sú dostatočne popísané.
- ovplyvnenie hmotných majetkov efektom praskania je dostatočne popísané.

Z odborného pohľadu železníc a prevádzky železníc nevyplývajú žiadne významné odchýlky oproti odhadu prekladateľa projektu, pričom sa však poukazuje na odporúčenie uzavretia železničnej premávky.

Doprava

Z pohľadu znalca pre dopravu (koľaje / železnica) sa konštatuje, že:

- z pohľadu predkladateľa projektu predložené vypracovania a závery sú z odborného hľadiska prijateľné a uskutočniteľné.
- nie sú žiadne podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu.
- účinky zámeru, hlavne vzhľadom na príslušné vplyvné faktory sú dostatočne popísané a nie je potrebné žiadne doplnenie odborných vyjadrení.
- objasnenia v UVE a v predložených technických podkladoch zámeru sú s ohľadom na stav techniky a iné zohľadnenia vedy posúdené ako pozitívne.
- plánovaný zámer výstavby, ktorý odpovedá stavu techniky, je výkonná železnica so schopnosťou spolupráce.
- šírka potrebného pásu krajiny pozdĺž trasy pre zámer výstavby je uvedená podľa požiadaviek HIG a odpovedá zákonným ustanoveniam.
- predložený zámer výstavby odpovedá stavu techniku v čase zadania objednávky so zohľadnením bezpečnosti a prevádzkového poriadku železnice, prevádzky koľajových vozidiel na železnici a doprave [§ 31f EisbG].
- je zabezpečené dodržanie platných prevádzkových a technických predpisov ÖBB bezpečnosti dopravy železničných zariadení vo fáze výstavby a prevádzky ako aj pri údržbe.
- stavebný zámer je vypracovaný so zohľadnením zákonných zámerov a príslušných technických nariadení tak, že podľa okolností sa zabráni v jednotlivých prípadoch predvídateľným nebezpečenstvám, ktoré sa týkajú bezpečnosti zamestnancov na zariadeniach železnice počas výstavby a prevádzky železnice.
- v projekte stavby popísané dielčie systémy so zohľadnením použiteľných technických predpisov (zoznam podľa § 99 ods. 2 Z 2 EisbG) odpovedajú základným požiadavkám podľa Prílohy III smernice 96/48/ES [§ 99 ods. 2 EisbG].
- ovplyvnenie siete železníc dočasnými obchádzkami (fáza výstavby) vzhľadom na dostupnosť a funkčnosť účinnosti bariér neprekročí bežný rozmer pri takých veľkých stavebných zámeroch. Výluky pre vybudovanie výhybiek, výroba lešení a blokov nosných konštrukcií vyžadujúcich denné a víkendové výluky sú podľa bežnej prevádzkovej praxe ÖBB nevyhnutné, pretože takéto opatrenia sú tiež bežné v prípade väčších opráv a modernizácií v priestore železnice.
- ovplyvnenie siete železníc stálymi opatreniami pri prekládke koľajníc (fáza prevádzky a fáza údržby) vzhľadom na dostupnosť a funkčnosť účinnosti bariér oproti súčasnosti sa v žiadnom prípade nezhorší, ale na základe návrhu trate podľa stavu techniky sa celkovo možnými zlepšeniami ponúk a skrátením časov cestovania, dostupnosti v sieti železníc podstatne zlepší.

Z hľadiska odboru dopravy (koľaje / železnica) nevyplývajú žiadne závažné odchýlky oproti odhadu predkladateľa projektu.

Zvieratá, rastliny, biotopy, ekológia vody, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo, poľovníctvo a rybárstvo

Ekológia vody (vrátane rybárstva)

Skutočný stav uvedený vo Vyhlásení o únosnosti životného prostredia a popis účinkov zámeru na odbor ekológia vody sú popísané ako prijateľné a uskutočniteľné a schvaľuje sa posúdenie zámeru. Predložené podklady boli analyzované na svoju hodnovernosť a vlastnou činnosťou skontrolované a doplnené.

Na základe úlohy WRG 1959 idgF boli prostredníctvom BMLFUW ako príslušného úradu vydané vykonávacie predpisy pre stanovenie ekologického stavu podľa kvalitatívnych prvkov ryby, makrozoobentos, makrofyty a fytoobentos. Popis

vodných tokov je preto podľa príručky pre zistenie biologických prvkov kvality Časť A1 – Ryby, Časť A2 – Makrozoobentons, Časť A3 – Fytobentos.

Na základe vodných typologických znakov boli prevedené výskumy makrofytov. Toto vyjadrenie bolo sledované a podľa toho sú biologické prvky kvality dostačujúce pre stanovenie posúdenia ekologického stavu.

Z odborného hľadiska nevyplývajú podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu.

Pôda (vrátane poľnohospodárstva)

Predkladateľom projektu predložené vypracovania a závery sú z pohľadu znalca prijateľné a uskutočniteľné. Nie sú žiadne podstatné odchýlky týkajúce sa odhadu predkladateľa projektu.

Možné účinky zámeru - keď je potrebné doplnia sa vyjadreniami znalca - sú dostatočne popísané a dokázateľné. Odpovedajú zákonným ustanoveniam ako aj stavu techniky a aktuálnemu vedeckému štandardu.

Pri realizácii projektu s dodržaním veľmi nutných podmienok nezostávajú žiadne významné účinky vo fáze výstavby a prevádzky.

Lesné hospodárstvo

Celkovo sa trvalo vyklčuje 28,30 ha. Z vlastnej vôle predkladateľa projektu je pre kompenzáciu trvalého vyklčovania v rozlohe 28,30 ha plánované prevedenie **náhradného zalesnenia v rozlohe 162 910 m²**.

Zalesnenie v blízkosti vyklčovaných plôch celkovo nižšie než 20% je považované ako nepostačujúce; vyhodnocované jednotky v blízkosti skúmanej oblasti vykazujú lesné porasty medzi 0,0 a 19,9%; v priemere je zalesnenie 8,3%. Prírodzene je táto situácia vo voľnej krajine Moravského pola, ktorá sa považuje za historickú obilnicu Rakúska a od prírody má charakter lesostepy a tiež tu boli počas storočí od prírody nezalesnené miesta (lesom nepokryté pieskové duny). To dokazujú historické súbory máp (napr. Lovecký atlas cisára Karola VI. z rokov 1726 – 1729, zdroj: Dunajský atlas Viedeň, 1996) v Moravskom poli okrem ešte dnes existujúcich lužných lesov na Dunaji ďalekosiahle nezalesné plochy krajiny.

Na právoplatnej mape rozvoja lesa (dielčie mapy Viedeň a Gänserndorf) kde je preukázaná jeho vysoká hodnota neekonomických funkcií (ochranná funkcia, funkciu pokoja) vstupujú do prírody len tie navrhované vyklčované plochy, ktoré sú na prírodných pôdach mimo umelých pôd hrádzí a násypov existujúcich železničných zariadení (13,93 ha). Pre toto vyklčovanie je z lesníckeho pohľadu potrebné minimálne náhradné zalesnenie s rovnakou plochou pre vyrovnanie strategických účinkov lesa. Vylesňovanie týchto lesných plôch sa celkovo kompenzuje plánovaným náhradným zalesňovaním

Ináč sú posudzované účinky lesa pre tie plochy lesov, ktoré sa nachádzajú na hrádzach a na zárezoch svahu v bezprostrednej blízkosti oblasti prevádzky existujúcej železnice (14,36 ha):

Tieto sa nenachádzajú v prírodzenej pôde, ale v umelej a vykazujú preto nepatrné ochranné pôsobenie (nie pohyblivé pôdy); vzhľadom na suché miesta na násypoch je tiež možné len obmedzené vyparovanie a preto majú tieto porasty len menší vplyv na vyrovnanie klímy než lesné porasty na prírodzenej pôde mimo oblasti prevádzky existujúcej železnice. Hodnota funkcie oddychu je preto odstupňovaná ako stredná. Vzhľadom na nepatrnú šírku a polohu oblasti prevádzky existujúcej železnice vychádza sa tiež len z nepatrnej hodnoty funkcie oddychu (vyjadrenie kombináciou číslíc 1-2-1).

Tieto porasty sa preto pre účinky lesa z lesníckeho pohľadu nevyhodnocujú ako nutné na kompenzáciu alebo nahradenie na celej plošnej výmere. Po odpočítaní kompenzácie trvalého vylesnenia mimo oblasti prevádzky existujúcej železnice potrebné náhradné zalesnenia (asi 13,93 ha) zostávajú od navrhovateľa projektu ponúkané plochy náhradného zalesnenia pre kompenzáciu 14,36 ha vyklčovaného lesa v bezprostrednej blízkosti oblasti prevádzky asi 2,36 ha náhradného zalesnenia. So zohľadnením skutočností, že plánované zalesnenie s miestnymi druhmi stromov samozrejme potenciálnymi lesnými spoločnosťami v kombinácii s dodatočnými predpísanými opatreniami pre zlepšenie kvality zalesňovania, zabezpečia sa výrazne kvalitnejšie lesné porasty, než tie čo sa vyklčujú, ktoré predstavujú iné než miestne druhy stromov (agát) tvoriace dominujúce porasty na násypoch železnice, **považuje sa zadávateľom projektu výmera ponúkaných plôch náhradného zalesnenia ako postačujúca.**

Z toho vyplývajúce náhradné zalesnenia alebo opatrenia zlepšujúce les (nedostatok vhodných plôch v blízkom okolí odlesnených plôch by bolo tiež len ťažko realizovateľné) nie sú z odborného hľadiska nevyhnutne nutné.

Záver:

Z lesníckeho hľadiska nie sú proti plánovanému vyklčovaniu pri dodržaní predpísaných podmienok a nákladov uvedených v posudku žiadne závažné námietky.

Rastliny a ich biotopy

Predpokladom úplného a odborného presadenia všetkých zadaných opatrení uvedených v UVE ako aj v priebehu UVG predpísaných opatrení môže sa vychádzať z toho, že v dôsledku predmetného zámeru nenastanú žiadne podstatné účinky na ochranu rastlín a ich biotopov.

Živočíchy a ich biotopy (vrátane lovu)

Predkladateľom projektu predložené vypracovania a závery sú z pohľadu znalca prijateľné a uskutočniteľné. Nie sú žiadne podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu.

Možné účinky zámeru - keď je potrebné doplnia sa vyjadreniami znalca - sú dostatočne popísané a dokázateľné. Odpovedajú zákonným ustanoveniam ako aj stavu techniky a aktuálnemu vedeckému štandardu.

Pri realizácii projektu s dodržaním veľmi nutných podmienok nenastanú žiadne významné účinky vo fáze výstavby a prevádzky.

Pôda, chémia spodných vôd a hospodárenie s odpadom

Celkovo z odborného hľadiska pôda, chémia spodných vôd a hospodárenie s odpadom sa konštatuje, že sú zohľadnené predložené podklady v prijateľnej a realizovateľnej forme stavu techniky a do úvahy prichádzajúcej vedy s ohľadom na účinky zámeru, zabezpečenia dôkazov a sprievodnej kontrole. K tomu sa predkladajú návrhy príslušných opatrení, aby sa vylúčili resp. znížili škodlivé alebo zaťažujúce účinky zámeru na životné prostredie.

S dodržaním zákonných rámcových podmienok a opatrení ako aj presadení popísaných opatrení podľa stavu techniky, nevyplývajú žiadne výrazné zostatkové zaťaženia.

Geológia, hydroológia, spodné vody a inžinierske stavitelstvo

Geologické, hydrogeologické so zameraním na spodné vody a geotechnické prieskumy pre stanovenie únosnosti životného prostredia zadávacieho projektu odpovedajú stavu techniky a vedy. Výsledky sú postačujúce, aby boli konkrétne zodpovedané otázky v kontrolnej knihe pre odbory geológie, hydroológie, spodných vôd a inžinierskeho stavitelstva.

Projektantmi popísané účinky projektu na spodné vody ako aj opatrenia pre zníženie negatívnych vplyvov na spodné vody počas fázy výstavby, pravidelnej prevádzky a pre mimoriadne udalosti sú prijateľné a realizovateľné.

Súhrnné a nevyhnutné vynútené opatrenia (železnica, objekty, prestavby staníc, vodné nádrže) posudzujú (prechodné) zaťaženie spodných vôd počas fázy výstavby resp. trvalé zostatkové zaťaženie spodných vôd počas pravidelnej prevádzky nasledovne:

Fáza výstavby kvantitatívne:

Modul	Prechodné zostatkové zaťaženie s opatreniami		
1a	Žiadne až	nepatrné	SM07; značne nevýhodné*)
1b	Žiadne až	nepatrné	SM12; značne nevýhodné*)
2	Žiadne až	nepatrné	SM15; značne nevýhodné*)

*) Pokiaľ sa nevykonajú žiadne dodatočné opatrenia

Fáza výstavby kvalitatívne:

Modul	Prechodné zostatkové zaťaženie s opatreniami	
1a	nepatrné	
1b	Žiadne až	nepatrné
2	Žiadne až	nepatrné

Fáza prevádzky kvantitatívne:

Modul	Zostávajúce zostatkové zaťaženie	
1a	Žiadne až	nepatrné
1b	Žiadne až	nepatrné
2	žiadne až	nepatrné

Fáza prevádzky a porucha kvalitatívne:

Modul	Zostávajúce zostatkové zaťaženie	
1a	Žiadne až	Zlepšenie
1b	Žiadne až	Zlepšenie
2	žiadne až	Zlepšenie

Tabelle 2: Geológia, hydrológia, spodné vody a inžinierske staviteľstvo (HD)

Hydrotechnika

Fáza výstavby

Vody zo stavby - zvýšená spodná voda v priebehu odvodňovania a silne znečistené vody z manipulačných plôch - sa podľa stavu techniky vyčistia, takže negatívne účinky sú vylúčené. Bezpečnosť proti záplavám vo fáze výstavby pri odvádzaní vody sa zabezpečí obtokom stavby resp. prevedením úsekových priepustov.

Fáza prevádzky

Čistením zrážkovej vody podľa stavu techniky a zadržiavaním sa zabráni negatívnym kvantitatívnym alebo kvalitatívnym účinkom na povrchové vody; odvodnenie vyplýva zo stavu techniky. O prípad poruchy bolo dopredu postarané, technickými a organizačnými opatreniami sa zostatkové riziko obmedzí v technicky možnom rozsahu. Sprísnenie odtoku vysokej vody pre tretieho neprichádza do úvahy a železnica je zabezpečená proti vysokej vode.

Klíma

Z odborného hľadiska klímy je možné konštatovať, že pri výstavbe a prevádzke zámeru sa neočakávajú žiadne podstatné účinky na klímu. S ohľadom na produkciu CO₂ dopravy, je možné zámer v zmysle zabránenia produkcie CO₂ posúdiť pozitívne.

Škodlivé látky v ovzduší

Predkladateľom projektu predložené vypracovania a závery z odborného hľadiska škodlivé látky v ovzduší sú prijateľné a uskutočniteľné.

Účinky zámeru na ochranu ovzdušia sú dostatočne popísané. Bolo prijatých niekoľko doplnení odborných vyjadrení k účinkom zámeru, ktoré však nevedli k žiadnej podstatnej zmene vyjadrení posudku UVE.

Pre posúdenie účinkov zámeru predložené podklady odpovedajú stavu techniky a do úvahy prichádzajúcej vedy

Kritéria schvaľovania podľa zákonov § 24f UVP-G, IG-L §20 ods. 1-3, ako aj v rámci podľa §24 ods. 1 prevádzaného schvaľovacieho procesu použitých správnych predpisov sú z odborného hľadiska dodržané. Predpoklady schvaľovania vzhľadom na dodržanie čistoty ovzdušia (IG-L §20) sú preto obzvlášť splnené, aby sa dodržali príslušné medzné a posudzované hodnoty, resp. v prípade prekročenia, aby prídavné zaťaženie bolo pod nezávažnou medzou.

Pre fázu výstavby boli predkladateľom projektu prijaté navrhované opatrenia, ako aj ďalšie opatrenia (hlavne ombudsman stavby a ekologický stavebný dozor; nákladné vozidlá s nízkym obsahom spalín) ako dôležité body.

V dodatočných opatreniach je tiež odkaz na prednostné používanie elektrickej trakcie v osobnej a nákladnej doprave.

Ďalšie opatrenia na zaistenie dôkazov vo fáze výstavby a prevádzky nie sú z hľadiska techniky ochrany čistoty ovzdušia potrebné.

Vzhľadom na akosť ochrany boli zohľadnené účinky na ovzdušie, ako aj v rámci IG-L tiež s ohľadom na ochranu ľudí, ako aj na ochranu ekosystému a vegetácie ďalej na ochranu lesa (2 DFVO).

Z odborného hľadiska nevyplývajú žiadne podstatné odchýlky vzhľadom na odhad predkladateľa projektu.

3.2 Zhrnutie okruh otázok 2 a vynútené opatrenia

Koordinácia (KO)

Účinky, opatrenia, kontroly sú, pretože sa jedná o výstavbu existujúcej železnice, dostatočne vysvetlené. Z pohľadu znalcov nevyplývajú žiadne podstatné zmeny vzhľadom k popisu predkladateľa projektu.

Navrhujú sa nasledujúce bezpodmienečne nutné (vynútené) opatrenia. Tieto sú dodatočne nutné už pre navrhované opatrenia v projekte. Nevyhnutne potrebné opatrenia slúžia pre kompenzáciu účinkov projektu.

4. ODPORUČENÉ A VYNÚTENÉ OPATRENIA

4.1 Vynútené opatrenia

Hospodárenie s odpadom a chémia pôdy (AW)

- Odstránený odpad sa preukázateľne riadne zlikviduje. Označenie odstráneného odpadu sa zohľadní odstupňovaním podľa zoznamu odpadov VO.
- Pre kvalitatívne požiadavky na násypové materiály sa použijú všeobecné príslušné ustanovenia Spolkového plánu pre hospodárenie s odpadmi 2011. Vhodnosť sa preukáže z chemického hľadiska príslušnými skúškami pred zabudovaním materiálov. Je požadované príslušné zabezpečenie kvality materiálu. Prípustnosť zhodnotenia sa preukáže.
- Všetky práce sú sprevádzané a kontrolované manažmentom odpadov. Manažment na záver projektu vystaví posudok ako aj dokumentáciu (priebeh prác, existujúce koncentrácie škodlivých látok, rozsah znečistenia, množstvo zneškodnených škodlivých látok, spôsoby likvidácie atď.) a bez meškania ich odovzdá úradom. Aby sa zabezpečilo dodržanie všetkých rámcových podmienok hospodárenia s odpadom, poverí sa pre miestny dozor odborná osoba z oblasti chémie - techniky.
- Vykoná sa sprievodná chemická analýza v súvislosti s priradením, odstupňovaním a posúdením odpadov pre ďalšie spracovania (zhodnotenie, likvidácia) hlavne pre zabezpečenie kvality násypových materiálov akreditovaným kontrolným resp. inšpekčným miestom podľa ÖNORM EN ISO/IEC 17025.
- Pre kontrolu dodržania ustanovení pri hospodárení s odpadmi sa plánuje okrem zavedenia manažmentu odpadov rozsiahla hromadná logistická koncepcia o tokoch odpadu resp. látok a o medziskladovaní výkopových materiálov a vznikajúcich odpadov. V hromadnej logistickej koncepcii je popísané skladovanie odpadov počas fáze výstavby a sprievodné kontrolné opatrenia počas realizácie.
- Pretože železnice a železničné zariadenia na základe antropogénneho využívania sa považujú za potenciálne zaťažené plochy, počas kladenia koľajníc a budovania staníc sa vykoná zaistenie dôkazov pre ochranu pôdy vo forme zhustených kontrol pôdy s maximálnym kritériom pre posúdenie podľa Tabuľky 1 a 2 Prílohy DVO 2008, pričom sa zahrnú kontroly ako aj eluát a tiež celkové obsahy. Podklady posúdenia výsledkov analýzy podľa stavu techniky sú uvedené v DVO 2008 a der BAWP 2011. V priebehu realizácie stavby je rozsah chemických analýz pôdy prispôbený zákonným požiadavkám a hlavne kritériám posúdenia stanovených v BAWP 2011 a v DVO 2008. Výsledky analýz sa príslušne dokumentujú.
- Pred začiatkom realizácie stavebných opatrení sa vykoná chemický prieskum podozrivých plôch, pričom sa vytvoria otvory pre sondy a odoberú sa vzorky pôdy pre analýzu. V závislosti na výsledkoch analýzy sa príslušné miesta vyberú a podľa DVO 2008 odstránia alebo sa vykoná iná úprava. Vytvoria sa bezpečnostné resp. sanačné plány.
- V oblasti spodných vôd sa vykonajú príslušné opatrenia pre zabezpečenie dôkazov, aby sa dostatočne mohli kontrolovať potenciálne nevýhodné účinky na spodnú vodu s konkrétnymi zámerom hlavne vo fáze výstavby. Hlavne sa kontrolujú stavebné práce v bezprostrednej blízkosti podozrivých miest (napr. 3898, 45745 a 45790 ako aj 24706 a 45749) pomocou výkonných sond pre zabezpečenie dôkazov. Okrem skúšok podľa Nariadenia o pitnej vode (TWV) 2001 idgF sa stanovuje parameter index uhľovodíkov po celý čas zabezpečovania dôkazov. Frekvencia odberu vzoriek sa prispôbuje stavebným činnostiam, takže odber vzorky a analýza sa vykonajú pred začatím výstavby, počas výstavby a bezprostredne po ukončení stavebných činností. Po ukončení stavebných prác sa javí ako dostatočný štvrtročný interval až do asi 2 rokov po ukončení stavby.
- Zaťažené oblasti hlavne ovplyvnené podozrivé plochy sa po dĺžke, ale tiež do hĺbky odstraňujú, kým nie je dosiahnutý bezpečnostný a sanačný cieľ stanovený manažmentom odpadov ako aj miestnym stavebným dozom. Bezpečnostné a sanačné oblasti sa uvoľnia manažmentom odpadov ako aj miestnym stavebným dozom s ohľadom na dosiahnutie bezpečnostných a sanačných cieľov. Rovnako platia ustanovenia AWG 2002. Výsledky sa predložia úradom. Pre posúdenie výsledkov prieskumu ako aj pre z toho vyplývajúci odhad ohrozenia sa používa ÖNORM S 2088-1.

Geológia, hydroológia, spodné vody a inžinierske stavitel'stvo (HD)

Fáza výstavby:

- V zmysle zákona o ochrane spodných vôd v prípade mimo prevádzkových udalostí sa v celej oblasti trasy, kde nedochádza k realizácii BT železnice, podá reprezentatívnym spôsobom dôkaz, že pri opatreniach stabilizujúcich pôdu bol dosiahnutý koeficient priepustnosti minimálne 10^{-6} m/s.
- Pre zníženie intenzity zásahu sa za odstránené studne BR-BL05 (objekt SM07), BR-RA21, BR-RA22 (SM12) ako aj BR-OB28 (SM19) zriadi náhradné studne.
- V prípade objektov SM12 a SM15 sa skontroluje, či prídavnými, účinnými opatreniami sa môže znížiť nápor spodnej vody z podložia.
- Pred začiatkom výstavby sa v každom prípade vykoná analýza vody (vrátane uhľovodíkov) z úrovne vrtu KB13/09. Ak túto úroveň nie je možné dosiahnuť, zaobstará sa náhrada (po prúde od benzínového čerpadla).
- V prípade, že pre objekt SM36 (zarovnávková stanica Marchegg) je potrebné zabezpečenie proti torkrétovanému betónu tiež v miestach, ktorými prechádza spodná voda a keď už aj nepatrné vzdutie hladiny môže viesť k zvýšeniu hladiny spodnej vody po GOK, majú sa zabezpečiť v stene z torkrétovaného betónu odvodňovacie hadice, ktoré môžu zadržať vzdutie.
- Pri zriaďovaní vsakovacích jám sa musí dávať pozor na to, aby tam nebol nezaťažený antropogénny podklad. Ak by sa narazilo na zaťažený podklad, majú sa v priebehu detailného plánovania naplánovať opatrenia, ktoré účinne zabráňujú prelínaniu škodlivých látok v podklade a tým v zberači podzemnej vody.
- Pri veľmi nepatrnom tvorení utesňujúcich povrchových vrstiev (< 2 m) sa plochy zariadenia staveniska spevnia tam, kde sa usadzujú látky ohrozujúce alebo transportujúce vodu. To platí tiež pre jazdné dráhy. S výhradou administratívnych požiadaviek sa spevnené plochy prevedú tak, aby sa zrážková a stavebná voda zhromažďovali a aby sa mohli viesť cez zariadenie na odľučovanie oleja.
- Vozidlá staveniska môžu tankovať len na spevnených miestach. Tam kde to nie je možné, sa pri tankovaní použijú odkvapkávacie vane.
- Skladovanie pomocných stavebných materiálov alebo kontaminovaného materiálu môže byť len na spevnených plochách.
- Plochy zariadenia staveniska sa po ukončení príslušného úseku stavby resp. príslušných objektov čo najskôr zlikvidujú.
- V miestach, kde trasa križuje drenážne plochy sa realizujú príslušné opatrenia pre udržanie funkcie drenážneho systému počas fázy výstavby a prevádzky.
- Vedie sa denník stavby. V ňom sa dokumentujú s ohľadom na opatrenia pre odvodnenie (oddelené podľa dráhy / objektu) príslušné úkony ako prečerpané množstvo, miera poklesu a stavy vody v prípadne bezprostredne ohrozenej hladine alebo studni. Intenzita tohto programu sa orientuje podľa pokroku v stavebníctve.
- Zabezpečenia štetovnicovými stenami sa odstránia čo možno najskôr.
- Zabezpečenia torkrétového betónu sa podľa pokroku v stavebníctve odstránia čo možno najskôr alebo sa perforujú.
- Pri všetkých prácach s torkrétovaným betónom sa smú používať len alkalické urýchľovače tvrdnutia betónu.
- Zásadne sa smú používať len stavebné pomocné látky, ktoré nezneškodňujú spodné vody. Používanie stavebných pomocných látok s WGK3 nie je dovolené.
 - Pri použití stavebných pomocných látok sa musí dbať na to aby voľba a použitie odpovedali stavu techniky. Kritéria pre stanovenie stavu techniky sú riadené Prílohou H Zákona o vodnom práve 1959 v tomto znení.
 - Použitie stavebných pomocných látok sa má včas pred použitím odsúhlasiť s miestnym stavebným dozom.
 - Použitie stavebných pomocných látok sa získajú zo zoznamov ÖBA.
 - Ak by mali prísť na trh menej nebezpečné - v praxi odskúšané - stavebné pomocné látky, v zmysle Prílohy H Zákona o vodnom práve 1959 v tomto znení BGBl. I Nr. 87/2005 potom sa použijú tieto. To v praxi znamená, že
 - Podľa možnosti sa majú používať len stavebné pomocné látky s WGK 1,
 - Stavebné pomocné látky WGK 2 sa už nemajú používať, keď sú k dispozícii rovnocenné látky WGK 1,

- stavebné pomocné látky s rozpúšťadlami sa podľa dostupnosti nahradia látkami bez rozpúšťadiel, resp.
- biologicky rozložiteľné stavebné pomocné látky sa uprednostňujú pred biologicky ťažko rozložiteľnými alebo nerozložiteľnými látkami.
- Všetci dodávatelia budú o tomto predpise preukázateľne informovaní.

V tejto súvislosti sa však poukazuje na to, že stavebné pomocné látky sa prevažne používajú len v obzvlášť nepatrných množstvách, neprichádzajú priamo do styku so spodnou / horskou vodou a po krátkom čase už nie sú vo vode rozpustné, aby už nebol žiaden potenciál ohrozenia pre spodnú/ horskú vodu.

Potenciálne ohrozenie spodnej vody nastane aj v prípade látok WGK 1 vtedy, keď rozsypaním sa uvoľní veľké množstvo stavebnej pomocnej látky a bez prekážky sa dostane do spodnej alebo povrchovej vody. V takýchto prípadoch sa môže zabrániť znečisteniu vody okamžitými opatreniami (napr. odkopáním znečistenej pôdy a pod.) Vždy v takýchto prípadoch sa postupuje podľa pokynov v listoch bezpečnostných údajov a informujú sa príslušné úrady.

Zvláštny pozor sa musí preto dávať na odborné skladovanie príslušných stavebných pomocných látok (uskladňovať len na spevnených pôdach a / alebo odkvapkávacích vaniach). Tiež sú potrebné opatrenia, ktoré sú vhodné, aby pri neúmyselnom rozsypaní stavebných pomocných látok nemohli priamo vsiaknuť do pôdy (napr. záchytné vane).

Nariadenie o stavebných produktoch

Po uplynutí prechodnej doby 1. júla 2013, do platnosti vstúpené Nariadenie o stavebných produktoch (Nariadenie EÚ č. 305/2011 Európskeho parlamentu a Rady pre stanovenie harmonizovaných podmienok pre uplatnenie stavebných produktov na trhu a pre zrušenie Smernice 89/106/EHS Rady) vyžaduje teraz vyššiu vlastnú zodpovednosť odberateľa. Tak sa musí odberateľ stavebných produktov (napr. piesok, štrk, kamene na úpravu riek) sám informovať o vlastnostiach resp. účele použitia stavebných produktov.

*Podľa nového Nariadenia o stavebných produktoch musí výrobca vydať pre každý stavebný produkt **Vyhlásenie o výkone**, kde sa vyhlasujú tie vlastnosti výrobku, na ktoré sa používateľ môže spoľahnúť. **CE-Certifikát** potvrdzuje len s normami zhodnú výrobu (závodná kontrola výroby).*

S novým Nariadením o stavebných produktoch má

- výrobca teraz oznámiť v rámci Vyhlásenia o výkone všetky výkonové údaje (napr. odolnosť proti oteru, schopnosť prijímať vodu a pod.),
- odberateľ musí tiež potvrdiť, že výkonové údaje súhlasia s účelom použitia.

Kedy sa vydáva Vyhlásenie o výkone resp. CE certifikát „NPD“ (viď "bod 9 Vyhlásený výkon"), potom výrobca nemá žiadnu ďalšiu povinnosť na ďalšie skúšky. O špeciálnych, možno rizikových zmesiach / požiadavkách musí sa odberateľ sám uistiť. .

Fáza výstavby / prevádzky / mimoriadna udalosť

- Môžu sa používať len povolené herbicídy odpovedajúce Zoznamu dovoľených látok Agentúry pre zdravie a bezpečnosť stravovania (AGES) na báze glyfosátu.
- Aby v prípade mimoriadnej udalosti sa zabránilo uvoľneniu látok ohrozujúcich spodnú vodu, a tým možnému kvalitatívnym účinkom na spodnú vodu, musí sa vypracovať havarijný plán opatrení a tento sa odsúhlasí s príslušnými úradmi / organizáciami miestneho nasadenia (napr. Hasiči) a pod.

Opatrenia pre zabezpečenie dôkazov a kontroly:

Prevádza sa hydrogeologický (kvantitatívny / kvalitatívny) program zabezpečenia dôkazov. Tento postup zabezpečenia hydrogeologických dôkazov má umožniť, celoplošné vyjadrenia o kvalite a kvantite pomerov spodných vôd, včas rozpoznať ich prípadné zmeny spôsobené stavebnými opatreniami a tiež presadiť potrebné stavebné alebo kompenzačné opatrenia.

Poznámka: Výslovne sa poukazuje na to, že zahrnutie uvedeného využívania vody neznamená nutne, že pre toto nebezpečenstvo existuje trvalé kvantitatívne resp. kvalitatívne obmedzenie. Zahrnutie do programu zabezpečenia dôkazov slúži len na zber skutočností s ohľadom na zabránenie sporu.

Kvalitatívny prieskum:

Účelom kvantitatívneho zabezpečenia dôkazov je prevedenie príslušných meraní tlakovej úrovne a dokumentovanie:

- 1) Všetky pre hladinu vykonané vrty (pokiaľ sa nemusia odstrániť stavebným opatrením
- 2) Studne

Modul 1a:

Objekty:

- BR-AS15 Objekt SM07 (FGS zastávka Viedeň-Aspern)

Modul 1b

Objekty:

- Novo zriadený, tesne západne od BR-RA21 umiestnenie náhradná hladina a BR-PY24 pri objekte SM21. Pokiaľ pokiaľ sa studňa zo stavebno technických dôvodov musí zrušiť, zriadi sa náhradná hladina;
- BR-PY28; BR-PY22 pri objekte SM13 (priechod pre osoby Raasdorf)
- BR-OB12, BR-OB13 pri objekte SM20
- BR-UB70, BR-UB73, BR-UB-74 und BR-UB17 pri objekte SM23 (podjazd Gemeinestraße Unteresiebenbrunn), pokiaľ sa nemusia odstrániť v dôsledku stavebných opatrení
- BR-UB26 objekt SM 26 (podjazd Gemeinestraße)
- BR-MG29 objekt SM37 (Straßenbrücke Landesstraße B49)
- BR-GM07, BR-MG08 objekt SM36 (Steinschichtung)
- BR-MG26, BR-MG30 stanica Marchegg

Vodné nádrže:

- BR-ES11 (W7)
- BR-GH20 (N4) (ak bude potrebné, zriadi sa náhradná studňa)
- BR-MG01 (N36)
- BR-LIM11, BR-LIM19, BR-LIM20 (N16, N17)
- BR-GH29, (ak bude potrebné, zriadi sa náhradná studňa (N5, N6)

Modul 2

Trasa a objekty:

- BR-GL07, BR-GL08, BR-GL42,
- BR-GL45, BR-GL47, BR-GL48 a BR-GL49 proti prúdu SM15
- BR-GL46 (SM15); pokiaľ táto studňa nie je merateľná, zriadi sa náhradná hladina.

- (Podjazd L3010), spodná voda po prúde studne BR GL42 a BR-GL46. Pokiaľ táto studňa nie je merateľná, zriadi sa náhradná hladina.
- BR-LIM02, BR-LIM12 pri objekte SM17 (podchod pre chodcov a cyklistov kanál Moravské pole)
- BR-BS01 pri objekte SM34 (podchod Gemeindestraße)

Vodné nádrže:

- BR-LIM07 (N12) (ak bude potrebné, zriadi sa náhradná studňa);
- BR-LIM12 (N15)
- BR-LIM11, BRLIM19, BR-LIM20 (N17)

Intervaly merania:

V celom úseku sa vykonávajú merania tlakovej úrovne pri vyššie uvedených meracích miestach minimálne 1 rok pred začiatkom výstavby vždy **v mesačných intervaloch**.

Vždy na začiatku výstavby objektu sa interval merania v studniach skráti na **týždenné** intervaly. Po ukončení príslušných prác sa môžu meracie intervaly opäť skrátiť na pôvodný rozsah.

Trvanie pozorovania:

Doba merania sa stanoví na 2 roky po ukončení zemných prác. Namerané línie hladiny vody sa porovnajú s údajmi najbližšieho úradného meracieho miesta zrážok a znázornia sa graficky.

Kvalitatívny prieskum:

S ohľadom na blízkosť objektu resp. trasy využívania vody sa v nasledujúcom uvedené využívania vody kvalitatívne protokoluje v závislosti na možnosti odberu vzorky.

Modul 1a:

Objekty:

- BR-HS09 BR-AS15

Modul 1b

Trasa, objekty:

- BR-ES49, BR-ES56, BR-ES58, BR-GE04, BR-PY29, BR-GH15, BR-GH27, BR-GL25, BR-GL46, BR-LIM07, BR-UB17, BR-UB62, BR-SF07, BR-BS23, BR-BS34, BR-BS39, BR-BS41, BR-MG24
- BR-PY22, BR-PY24, BR-OB37, BR-UB26, BR-UB50,
- KB13/09
- BR-MG 18, BR-MG27, BR-MG21, BR-MG06

Vodné nádrže:

- BR-ES11 (W7)
- BR-GH20 (N4) (ak bude potrebné, zriadi sa náhradná studňa)
- BR-MG01 (N36)
- BR-GH29 (N5, N6, ak bude potrebné, zriadi sa náhradná hladina)
- Hladina: KB15/09
- BR-MG25 (N39)
- Meracie miesto 304915 (N41) (pokiaľ je možné resp. prístupné)

Modul 2

Trasa

- BR-ES49, BR-ES56, BR-ES58, BR-GE04, BR-GH15, BR-GH27, BR-GL25, BR-BS01, BR-BS23, BR-BS34, BR-BS39, BR-BS41, BR-MG24, BR-GL46

Vodné nádrže:

- BR-LIM07 (N12, ak bude potrebné, zriadi sa náhradná studňa);

Rozsah rozborov a intervaly merania:

Tieto vzorky sa analyzujú akreditovaným výskumným ústavom na základe vtedy platného nariadenia BGBl. č. 304/2001, "Nariadenie Spolkového ministra pre sociálne zabezpečenie a generácie o kvalite vody pre spotrebu ľudí (Nariadenie o pitnej vode TWV), Príloha II časť A "Minimálna analýza" (bez koncentrácie zlúčenín chlóru, koncentrácie ozónu, UV priepustnosti, analýzy referenčného žiarenia).

Počas fázy výstavby sa vykonáva kvalitatívne zabezpečenie dôkazov **štvrtročne** okrem iného využívanie vody.

Pred začiatkom výstavby sa vykoná jednorazový odber vzoriek s v celom rozsahu prieskumu (v prípade pesticídov sa robí rozbor iba na atrazín a dezetyl atrazín ako aj alifatické uhľovodíky).

Ak v priebehu prieskumu sa zistí kvalitatívne ovplyvnenie (negatívna zmena skutočného stavu v dôsledku stavebných opatrení) prekročením jedného alebo viacerých parametrov, kvalitatívne rozbor prísľušnej studne sa skrátia aspoň na mesačné intervaly merania (pokiaľ nie sú stanovené kratšie intervaly merania), kým v dvoch za sebou nasledujúcich rozboroch nebolo možné preukázať žiadne prekročenie prísľušného parametra.

Trvanie pozorovania:

V kvalitatívnom zabezpečovaní dôkazov využívania vody sa po ukončení zemných prác pokračuje aspoň dva roky.

Hodnoty analýzy sú parametre, ktoré sa porovnávajú s Nariadením pre cieľovú kvalitu chémie spodnej vody.

Humánna medicína (HU)

- Preto sa ako povinná podmienka formuluje, dodatočne k skúške dodržanie medzných hodnôt podľa SchIV vo fáze prevádzky, tiež kontrola dodržania medzí maximálnej hladiny hluku 70 dB pre fasády s oknami spálni (LA, Vmx merané 0,5m od otvoreného okna) a pri jej prekročení sa v príslušnom susednom dome ponúkne bezplatné zabudovanie okien tlmiacich hluk. Všetky ochranné opatrenia sa majú vykonať podľa možnosti už na začiatku fázy výstavby. Všetky doplnenia aktívnej ochrany proti hluku, ktoré boli predpísané Ing. Lassnigom, sa z medicínskeho hľadiska odporúčajú ako zábrany pre zaťaženie hlukom vonku (záhrady, verandy, lodžie, balkóny). Pretože pasívna ochrana proti hluku sa má v prípade bytov použiť len tam, kde sa nemá chrániť voľný priestor s funkciou zotavovania alebo na základe výškovej polohy bytu (konštrukčná výška podlažia alebo svahová poloha), je možná len pasívna ochrana proti hluku okien obývacích a izieb a spálni. Opatrenia pre zabezpečenie dôkazov a kontrolu podľa UVE a nutné podmienky UVP-SV Ing. Lassniga sú tiež nutné z medicínskeho hľadiska, aby sa odstránilo riziko prepočtu prognóz a aby sa umožnilo tým, ktorých sa to týka a ich bezpečnostným službám skontrolovať expozíciu a ich nezávadnosť.
- U najbližšieho suseda v Glinzendorfe ako aj na relatívne vysoko exponovanom a pre cestujúcich na prístupnom mieste nástupišťa sa vykonajú po prejedení na plnú prevádzku kontrolné merania elektromagnetického zaťaženia.
- Vedľa už zahrnutých opatrení pre zníženie prachu a hluku vo fáze výstavby majú sa stavebné práce, ktoré sa očakávajú pod obývanými oknami LA rovné >65 dB alebo LA,max >85 dB alebo citelné otrasy v obytnej zóne, včas oznámiť a vykonávať výlučne v čase od 7-19 hodiny a nie cez víkendy alebo sviatky (vynútené podmienky). Zriadi sa stavebný dozor, ktorý je k dispozícii obyvateľom a ktorý denne kontroluje opatrenia ochrany pred hlukom, prachom a ekológiu, ktoré sú súčasťou projektu alebo boli predpísané ako nutné podmienky.

Ekológia (ÖK)

- Opatrenia uvedené v projekte sa realizujú
- Objedná sa ekologický dozor. Do toho sa zapojí podľa platného nariadenia kvalifikovaný personál z odboru ochrany prírody. Zavedie sa odborne fundované podávanie správ ekologického stavebného dozoru úradom.
- Keďže existujúce suché biotopy a suché nekultivované plochy na železnici sú významný životný priestor pre zvieratá a rastliny s funkciou rozširovania a táto funkcia sa má plne zachovať, zalesňovanie a náhradné zalesňovanie sa výhradne plánuje na plochách určených v projekte, ale nie na nekultivovaných plochách a suchých biotopoch. Detailný projekt pre to sa predloží úradom najneskoršie 3 mesiace pred uskutočnením opatrení.
- Má sa dbať na kroviny a porasty so zameraním sa na hniezdiská strakoša obyčajného a penice jarabej pod odborným vedením na vhodnosť porastov, teda príslušným vysokým podielom na trnité kríky, dostatočný priestor skupín krovín a odstupňovanú štruktúru.
- Dodrží sa obmedzenie doby výstavby pri stavebných činnostiach na Moravských luhoch v čase medzi augustom a marcom (žiadna výstavba od konca marca do začiatku augusta, teda v čase liahnutia).
- Stavenisko v oblasti Moravských luhov sa ohraničí masívnym debnením.
- Plánované opatrenia pre ochranu obojživelníkov a plazov (vyzbieranie, ohrada pre obojživelníkov) sa realizujú počas celej výstavby, v čase trvajúcom dlhšie ako jednu sezónu sa opatrenia príslušne opakujú.
- Spôsob plánovaného označenia vedení proti kolízii s vtákmi sa prevedie tak, aby odpovedalo stavu techniky v čase realizácie zámeru, pretože stav techniky sa v tejto oblasti sa priebežne mení resp. vyvíja. Detailný projekt pre to sa predloží úradom najneskoršie 3 mesiace pred uskutočnením opatrení.
- Eventuálne plánovaná veľkosť (viac ako 4m²) okenných tabúľ na staniách (Viedeň a Dolné Rakúsko) alebo iných stavbách sa realizuje sklom, ktoré je bezpečné proti kolízii s vtákmi podľa stavu techniky v čase realizácie. Preto v danom prípade najneskoršie tri mesiace pred realizáciou sa predloží odborne zdôvodnená koncepcia.
- Aby sa vykonala realizácia opatrení pre zabránenie nepriaznivým účinkom na chránené územia a podľa viedenského a dolnorakúskeho nariadenia pre ochranu druhov sa dokladovala, plánuje sa monitorovanie v zmysle preukázania úspešnosti účinkov uvedených v opatreniach, hlavne vzhľadom na výskyt cieľových druhov na kompenzačných plochách. Ako cieľ ochrany sa predpokladá pre Viedeň výskyt *eryngium campestre* a pre Dolné Rakúsko *centaurea micranthos*, pre obe spolkové krajiny výskyt biotopu typu suché biotopy ako charakteristické druhy pre chránené vtáčie územia strakoša obyčajného a penice jarabej. Podrobná koncepcia v programe monitorovania sa predloží úradom najneskoršie pól roka pre začatím výstavby.

Lesná technika, ekológia lesa a lesných zvierat (WK)

Vynútené opatrenia

Fáza výstavby:

- Pred začiatkom stavebných prác sa ohraničia všetky susedné lesné porasty fyzickou uzáverou (oplotenie staveniska alebo masívne debnenie). Uzávera sa ponechá počas celej výstavby vo funkčnom stave.
- Je zakázaná jazda ako aj odkladanie materiálu akéhokoľvek druhu v lesných porastoch, ktoré nie sú schválené pre klčovanie.
- Prašné, spevnené staveniskové cesty sa v okruhu 50 m od lesných porastov udržiavajú mokré.
- Existujúca sieť lesných a nákladných ciest sa počas celej výstavby udržiava, aby sa pre normálne lesné hospodárstvo mohli vykonávať potrebné činnosti na všetkých lesných plochách v okolí trasy.
- Ohraničené priestory pre klčovanie sa na konci výstavby v príslušnom úseku stavby opäť zalesnia v nasledujúcich vegetačno technických obdobiach výsadby s miestnymi druhmi stromov potenciálne prírodnej vegetácie (dub, hrab obyčajný, čerešňa vtáčia, javor poľný, javor mliečny, topol sivý, topol čierny).

Fáza prevádzky:

- Existujúca sieť lesných a nákladných ciest sa najneskoršie do uvoľnenia dopravy obnoví, aby sa pre normálne lesné hospodárstvo mohli vykonávať potrebné činnosti na všetkých lesných plochách v okolí trasy.
- Pre obnovenie lesných plôch v dôsledku vykonaného, trvalého kľčovania mimo bezprostrednej oblasti prevádzky existujúcej železnice v celkovej rozlohe 139.316 m², kde sa zrušili účinky lesa, sa plánujú náhradné zalesnenia s minimálnou rozlohou 139.316 m². Kompenzácia v bezprostrednej oblasti prevádzky existujúcej železnice za trvalo vyklčované plochy v rozlohe 143.600 m² sa má realizovať ďalším náhradným zalesnením v rozlohe minimálne 143.600 m².
- Náhradné zalesnenia sú možné na kompenzačných plochách, ktoré sú uvedené v zadávacom projekte ako plochy náhradného zalesnenia. Ak by preto nedošlo k dohodám s majiteľmi pozemkov, sú zalesnenia možné v blízkosti vyklčovaných plôch, v každom prípade sa ale vykonajú v lokalitách obcí. Plochy majú odpovedať vzhľadom na celý rozsah a kvalitu lokality tým, ktoré boli uvedené v zadávacom projekte ako náhradného zalesnenia. Hlavné majú náhradné plochy zalesnenia vykazovať schopnosť vyrastenia porastu v živej pôde s minimálnou hrúbkou 40 cm; vrstva pre koreňový systém má vykazovať hrúbku minimálne 200 cm.
- Plánované zobrazenie presnej polohy náhradných plôch zalesnenia a súhlasné prehlásenia majiteľov pozemkov sa predložia úradom najneskoršie 4 týždne pred začiatkom kľčovania na odsúhlasenie. Ustanovenia Zákona na ochranu ornej pôdy idgF Dolného Rakúska sa zohľadnia pri vymedzení náhradných plôch zalesnenia.
- Pre náhradné zalesnenia sa môžu použiť len druhy stromov a kríkov, ktoré sa tu nachádzajú a ktoré odpovedajú príslušnej potenciálnej lesnej spoločnosti. Podiel listnatých drevín má byť minimálne 90%. Ako hlavné druhy stromov sa použijú dub zimný, dub letný, hrab, javor poľný, javor mliečny, javor horský, divoká čerešňa, topol sivý, čierny topol, jelša, brest a pod. V okruhu blízko miest so spodnou vodou (vzdialenosť < 2m) smie sa použiť tiež vrba biela. Použitie ihličnatých stromov sa obmedzuje na borovica smolnú a čiernu. Minimálny počet rastlín v prípade stromov má byť 2.500 ks na hektár, pričom sa zvolí minimálna výška rastliny 100 cm a použijú sa výhradne kontajnerové rastliny. Pre vytvorenie okrajov a pod odkvapy sa použijú okrem stromov tiež domáce miestne kríky ako lieska, drieň obyčajný a drieň krvavý, bršlen a pod.
- Náhradné zalesnenia sa chránia oplotením alebo samostatnou ochranou proti ohrozeniu lovnou zverou.
- Objedná sa odborný, príslušne vyškolený a oprávnený stavebný dozor pre ekológiu lesa (občianski technici alebo technický úrad pre lesné hospodárstvo), ktorý vykoná kontrolu výstavby podľa projektu a podľa prijatých opatrení ako aj náhradného zalesňovania a opatrení starostlivosti až po zaistenie kultúry.
- V § 22 dolnorakúskom Nariadení o ochrane rastlín idgF uvedené hostiteľské rastliny pre prípad požiaru sa nesmú použiť pri zalesňovaní.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a hmotné majetky (RP)

- Bodové vysádzanie rastlín pozdĺž múra trasy v úseku Stadlau – osídlenia s malými záhradkami na Calmonweg oproti osídleniam s malými záhradkami pre oddelenie vysokej polohy Gleistrasse a protihlukovej steny
- Doplnenie vysádzania rastlín pozdĺž svahu k trase v úseku zastávka Hirschstetten / obytná štvrť Calmonweg oproti obytnej štvrti pre oddelenie protihlukovej steny
- Z odborného hľadiska sa vo všeobecnosti konštatuje, že ovplyvnenie obrazu krajiny stratou prvkov tvoriacich ráz krajiny nastane len v tom prípade, keď sa stratia porasty a stromy pozdĺž trate v dôsledku výstavby. Preto sa vyžaduje ako nutne požadovaná podmienka, aby pozdĺž každého úseku trate, na ktorom sa výsadba musí pre výstavbu odstrániť, musí sa vykonať príslušné náhradné vysádzanie.

Hydrotechnika (WT)

- V priebehu detailného plánovania sa skontroluje, či objekty tretieho nie sú dotknuté projektom. Realizáciou stavby dotknuté drenážne zariadenia, potrubia a kanále tretieho sa dokázateľne vybudujú alebo obnovia do rovnakého stavu v akom boli pred výstavbou. Riadne obnovenie sa dokumentuje prebratím v prítomnosti tretieho.
- V priebehu opatrení pre odčerpanie vody vo fáze budovania sa príslušné vody pred začatím privedú do povrchových vôd, pokiaľ sa požaduje dodržanie medzných hodnôt AAEV, do predčistenia s komponentmi - usadzovacia nádrž, odlučovacie zariadenie pre ľahké kvapaliny podľa ÖNORM EN 858-1 aktívne uhlie, neutralizácia. Pred privedením do spodnej vody sa v prípade vôd, ktoré prišli do kontakty so stavebnými látkami alebo pomocnými stavebnými látkami, vykoná neutralizácia (na PH<9) a odvedenie cez usadzovacie nádrže. Vody, ktoré pochádzajú z podozrivých plôch a sú vysoko znečistené, sa vyčistia podľa zámeru v posudku hospodárenie s odpadmi, predtým než sa privedú do vsakovania.
- Prichádzajúce zrážkové vody na husté manipulačné plochy zariadenia stavby (miesta umývania, opráv, v priestore tankovania) s kvalitatívnym zaťažením sa pred privedením do povrchových alebo spodných vôd vedú

- cez zachytávač kalu a odlučovacie zariadenie pre ľahké kvapaliny (trieda 1 podľa ÖNORM EN 858-1). Úniky minerálnych olejov sa okamžite zlučujú s látkou absorbujúcou oleje a riadne sa zneškodnia.
4. V priebehu detailného plánovania sa skontroluje, či v priestore podozrivých plôch je kvalitatívne zaťažená pôda v blízkosti vsakovacích nádrží (smerodajná hranica 10 m od vodnej zarážky pri plnení nádrže podľa projektu). Technickými opatreniami ako výmena pôdy alebo utesnenie týchto oblastí - sa zabezpečí, že nedôjde k prelianiu škodlivých látok spôsobených projektom. Medzné hodnoty, pri ktorých sa vyžaduje výmena pôdy a kvalitatívne požiadavky pre náhradnú privezenú pôdu sa zistia v posudku hospodárenie s odpadmi.
 5. Pre bezpečné odvedenie povrchových vôd z nosnej sústavy sú na nasledujúcich objektoch na oboch koncoch nosnej sústavy pod hornou hranou drenáže a pripoja sa na odvodnenie trasy:
 - Objekt SM03 km 1,869 podchod Hirschstettner StraÙe
 - Objekt SM12 km 10,004 podchod L5
 - Objekt SM13 km 10,368 priechod pre osoby stanica Raasdorf
 - Objekt SM12 km 14,650 podchod L5
 - Objekt SM17 km 17,117 Podchod pre chodcov a cyklistov (kanál Moravské pole)
 - Objekt SM20 km 19,185 Podchod pre chodcov a cyklistov Obersiebenbrunn
 - Objekt SM21 km 19,544 priechod pre osoby stanica Siebenbrunn – Leopoldsdorf
 - Objekt SM23 km 22,709 podchod GemeindestraÙe Untersiebenbrunn
 - Objekt SM28 km 26,391 podchod GemeindestraÙe
 - Objekt SM29 km 27,114 priechod pre osoby zastávka Schönfeld Lasse
 - Objekt SM30 km 27,635 podchod L4
 - Objekt SM33 km 32,403 priechod pre osoby zastávka Breitensee
 - Objekt SM34 km 32,596 podchod GemeindestraÙe
 - Objekt SM40 Best.-km 37,451 2. Nosná sústava poľná cesta
 6. V objekte SM29 km 27,114 priechod pre osoby "zastávka Schönfeld Lasse" sa uložia pred vsakovacie šachty medzišachty, ktoré v prípade čistiacich prác prerušia odtok a čistiace vody sa odčerpajú a riadne zneškodnia.
 7. V objekte SM42 Best.-km 37,920 železničný most cez Moravu sa zachytia vtoky povrchovej vody a cielene odvedú. Odvody prvej predpoľnej nosnej sústavy sa pripoja na odvodnenie železnice. Zberné vedenia predpoľnej nosnej sústavy a riečnej nosnej sústavy sa odvedú pri deliacom pilieri (os B6/C1) a zrážky cez kamenné koryto do usadzovacej nádrže.
 8. Potrebné stavebné a organizačné opatrenia na stavbe mosta cez Moravu s ohľadom na vody Dunaja a Moravy (hlavne priestory ohrozených stavebných priestorov pri hroziacej povodni) sa zahrnú do jedného havarijného plánu a odsúhlasia s príslušnými slovenskými štátnymi úradmi (Správa povodia Morava - Organ štátna vodohospodárska správa).
 9. Pred začiatkom a po ukončení stavebných prác na moste cez Moravu sa skenuje dno koryta rieky Moravy v úseku 30 m smerom hore od osi mosta po 100 m smerom dole od osi mosta po celej šírke toku postupom Multibeam. Snímky sa odovzdajú rakúskym úradom a na slovenskej správe povodia na požiadanie.
 10. Začiatok a koniec stavebných prác na stavbe mostu cez Moravu vrátane všetkých dočasných pomocných stavebných opatrení v koryte rieky Moravy sa oznámia SVP (Slovenská správa povodia)
 11. Ochrana proti vymieľaniu nového návodného piliera mosta sa vytvorí z kameňov pre vodné stavby minimálne 500 kg, 2- vrstvové. Výšková poloha: Horná hrana ochrany proti vymieľaniu asi na hornej hrane základovej dosky. Poloha na pôdoryse: Od základovej dosky 4 m proti prúdu a bočne 3 m od dosky, po prúde sa realizuje pripojenie na existujúcu ochranu proti vymieľaniu resp. sa doplní - samotná bočná obmedzujúca línia a pokračovanie ochrany proti vymieľaniu do 4 m po prúde spodného konca existujúceho piliera.
 12. Ochrany proti vymieľaniu stredného piliera a uloženie základov pobrežného piliera sa kontroluje každých 5 rokov a navyše po veľkých vodách nad HQ10 a prípadné poškodenia sa ihneď opravujú podľa stavu v projekte.
 13. Zriadenie mosta cez Moravu sa odsúhlasí so slovenskou stranou, aby súčasne staveniskové cesty resp. hrádze na oboch stranách rieky neobmedzili prierez prietoku Moravy.
 14. V úseku km 3,5 až 5,5 sa v mieste zárezu na päte hrádze provizórnej trasy sa plánuje infiltračná nádrž s pôdnym filtrom 20 cm.
 15. Hrádza usadzovacej nádrže N37 (km 36,600) sa nadvihne do výšky 144,10. (zvýšenie asi 1,30 m).

Fáza prevádzky:

16. Až do uvádzania do prevádzky sa vytvorí prevádzkový poriadok pre vsakovacie nádrže, ktorý má nasledujúce body:
 - polročná inšpekcia a navyiac po silných dažďoch a prípadoch porúch (vizuálna a funkčná kontrola, v prípade potreby sa odstránia rušivé látky)
 - 1 x ročne kosenie s odstránením trávy
 - podľa potreby záhradnícka starostlivosť (nenahradzuje sa s použitím látok ohrozujúcimi vodu / herbicídy)
17. Až do uvádzania do prevádzky sa vypracuje Havarijný plán opatrení na základe "Analýzy rizika ochrany spodnej vody - bod 5.5 organizačné opatrenia" a tento plán sa odsúhlasí s príslušnými úradmi / zásahovou organizáciou (napr. hasiči)
18. Použitie prípravku na ochranu rastlín (herbicídy) v rámci starostlivosti o trasu sa môže vykonať podľa nasledujúcich nariadení:
 - Môžu sa používať len povolené herbicídy odpovedajúce Zoznamu dovolených látok Agentúry pre zdravie a bezpečnosť stravovania (ARGES) na báze glyfosátu.
 - Do knihy prevádzky sa zapisujú nasledujúce údaje - deň a čas využívania, poveternostné podmienky, použité množstvo herbicídov a ich druh, údaje o miestnej výťažnosti. Kniha prevádzky sa na požiadanie predloží na nahliadnutie úradu pre správu povodia alebo inšpekcii povodia.
 - Herbicídy sa môžu použiť len pri predpovedanom suchom a bezveternom počasí.

Ekológia vody (EV)

Opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov zámeru formulované v dokumentoch určených na podanie (odborná správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) týkajúca sa ekológie vody E0408 a odborná správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) týkajúca sa živočíchov a ich biotopov E0401) sa musia preukázateľne aplikovať s výnimkou opatrenia Ti_GW_02 (zmenené- pozri podmienku č. 15).

Okrem toho sa musia aplikovať nasledujúce podmienky:

- Pred začiatkom stavebných prác sa musí vymenovať Environmentálny stavebný dozor podľa požiadaviek rakúskej smernice RVS 4. 5. 2011 „Environmentálny stavebný dozor“ a oznámiť úradom.
- Environmentálny stavebný dozor je povinný monitorovať dodržiavanie všetkých environmentálnych opatrení a opatrení relevantných z hľadiska životného prostredia určených v rámci projektu, ako aj podmienky týkajúce sa informovania pred stavbou a počas nej a takisto aj v súvislosti s dodatočnou starostlivosťou o stavbu, presadzovanie všetkých opatrení na ochranu prírodného priestoru a vykonávanie rekultivačných a ochranných opatrení. Pokyny environmentálneho stavebného dozoru je nutné dodržiavať.
- Pred začiatkom stavebných opatrení priamo na vode sa musia včas a preukázateľne upovedomiť príslušné oprávnené osoby z oblasti rybárstva.
- Aby sa zabezpečila ochrana mladých rýb a ikier, musia práce realizované vo vode (ako vysypanie násypov, atď.) a činnosti, ktoré spôsobujú silné zakalenie, vykonávať mimo hlavného obdobia neresenia hlavných rybích druhov (od začiatku marca až do polovice júla).
- V blízkosti vôd alebo na plochách hodnotných z hľadiska ekológie sa nesmú inštalovať zariadenia potrebné pre staveniská, dočasné skládky materiálov a podobne.
- Počas stavebných prác sa musia prijať všetky preventívne stavebné opatrenia, aby sa do podzemnej, resp. povrchovej vody nedostali látky ohrozujúce vodu, resp. toxické pre ryby (napr. minerálne oleje, cementové zmesi).
- V zásade je nevyhnutné pri všetkých stavebných činnostiach prijať preventívne opatrenia, aby sa do vody nedostal, resp. aby v nej nezostal žiadny cudzí materiál (stavebný odpad, škodlivé látky, atď.).
- Skladovanie pohonných hmôt a mazív, ako aj ostatných látok ohrozujúcich vodu v oblasti odtoku je zakázané. Skladovanie a manipulácia s pohonnými látkami, olejmi, mazivami, atď. sú preto v blízkosti vôd zakázané. Rovnako je zakázané aj odstavenie, servis a čistenie stavebných strojov a prístrojov v profiloch odtoku. Na skladovanie podobných látok sa musia vytvoriť adekvátne skladovacie zariadenia a sklady pohonných hmôt, čerpace plochy, atď.

- Počas stavby musí byť v oblasti staveniska pripravených minimálne 500 l vhodného absorbenta oleja. Použité absorbenty oleja sa musia preukázateľne nechať zneškodniť prostredníctvom oprávnenej spoločnosti v súlade so zákonom o odpadovom hospodárstve.
- Skladovanie, resp. dočasné skladovanie výkopovej zeminy, zvyškov stavebného materiálu a podobných materiálov je v oblasti vôd a odtokov vysokej vody zakázané.
- Dočasné opatrenia na odvodňovanie vo vodách sa musia dojednať so stavebným dozorom zameraným na ekológiu vody.
- Počas stavebných prác sa nesmú vykonávať žiadne priame jazdy cez vodu.
- V zásade sa musia všetky stavebné práce vykonávať šetrne ku korytu rieky, aby sa zabránilo nadmernému zakaleniu vody.
- Aby sa zabránilo vniknutiu látok do vôd vzdušnou cestou, musia sa uskutočniť opatrenia za zníženie prašnosti, ako je napr. zvlhčovanie staveniskových komunikácií.
- Vzhľadom na pozíciu miest pre program zabezpečenia dôkazov z hľadiska chemických imisíí na rieke Morave je predpísané, aby boli tieto situované na mieste s voľným prietokom nad oblasťou vplyvu stavebných opatrení, ako aj na pravom a ľavom brehu v rozmedzí od cca 50 do 100 m pod stavebným opatrením. S ohľadom na časovú realizáciu sa odporúča začať merania odfiltrateľných látok hneď počas zabezpečovania dôkazov a do spustenia stavebných opatrení ich vykonávať raz za mesiac. Počas stavebných prác sa musia vykonávať merania každé dva týždne a po ukončení stavebných opatrení počas 2 mesiacov vždy raz za mesiac. Dôkladne sa tak zdokumentuje porovnanie nameraných hodnôt s plánom meraní nariadenia na zisťovanie kvality vody (WGEV), ako aj prípadných priestorových a časových vplyvov.
- Vplyvy zámeru na danosti dotknutých vôd významné z hľadiska ekológie vody sa vo všeobecnosti prejavujú v oblasti rybárstva. Počas doby výstavby sa dajú v určitých úsekoch výstavby očakávať obmedzenia záujmov rybného hospodárstva. Škody na rybárstve je možné v zásade vyrovnáť príslušnými odškodneniami. Príslušné finančné odškodnenia musí uskutočniť predkladateľ projektu v rámci občianskoprávneho konania.

Ochrana proti hluku a vibráciám

Dodatočné nevyhnutné/odporúčané opatrenia

V nasledujúcom texte budú samostatne pre oblasti ochrany proti hluku a ochrany proti vibráciám, okrem toho rozdelené pre fázu výstavby a fázu prevádzky, uvedené nevyhnutné opatrenia a kontrolné opatrenia.

Ochrana proti hluku:

Fáza výstavby:

- 1) Pri stavebných prácach sa musia zohľadniť pravidlá prijaté v správe o hodnotení UVE ohľadom pracovného času na stavenisku počas pracovných dní počas dňa a ohľadom prevádzok so zníženou hlučnosťou s použitím stavebných prístrojov so zníženou hlučnosťou. Nevyhnutné odchýlky od pracovného času na stavenisku plánovaného v zásade počas dňa sa musia včas oznámiť spolu s odôvodnením a predpokladanou dobou trvania dotknutého obyvateľstva (prostredníctvom obcí a občianskych iniciatív).
- 2) Na čas výstavby musí na mieste pôsobiť kontaktná osoba vybavená dostatočnými povoleniami potrebnými v priebehu stavby (napr. stavbyvedúci), aby mohla prijať prípadné sťažnosti osôb v susedstve a v prípade potreby zorganizovať kontrolné merania na zabezpečenie dôkazov a prípadné dôsledky. Kontaktnú osobu je potrebné menovite uviesť dotknutým susedom, najmä prostredníctvom obcí a občianskych iniciatív ako kontaktného partnera a oznámiť dostupnosť (telefónne číslo).
- 3) V závislosti od výšky aktuálnej situácie okolitého hluku (ekvivalentná hladina hluku) sa pre výšku posudzovanej hladiny $L_{r, stavba}$ špecifických imisíí hluku na stavenisku (A vážená ekvivalentná hladina hluku $L_{A,eq}$ „čistého“ hluku na stavbe, vrátane hodnoty prispôsobenia pre charakter hluku o výške +5 dB, po odpočítaní korektúry na zohľadnenie doby trvania stavebných prác (mínus 6 dB pri trojdňovej dobe trvania výstavby alebo mínus 4 dB pri týždennej dobe trvania výstavby alebo mínus 2 dB pri mesačnej dobe trvania výstavby) vo vonkajšom priestore, vyžaduje pred dotknutými obytnými budovami v susedstve dodržiavanie nasledujúcich hraničných hodnôt.

Medzné hodnoty hladiny zvuku pre imisie hluku na stavbe:

Obytná budova v súčasnej
situácii hluku objektov $L_{A,eq}$

Medzná hodnota pre
posudzovanú hladinu hluku na stavenisku

cez deň (0600 - 1900 hod.):	
≤ 55 dB	60 dB pre $L_{r, stavba}$
> 55 dB	65 dB pre $L_{r, stavba}$
vo večerných hodinách (1900 - 2200 hod.):	
≤ 55 dB	55 dB pre $L_{r, stavba}$
> 55 dB	60 dB pre $L_{r, stavba}$
v nočných hodinách (2200 - 0600 hod.):	
všeobecne	50 dB pre $L_{r, stavba}$
	45 dB pre pretrvávajúce zvuky

- 4) O odchýlkach od zvyčajnej prevádzky na stavbe uvedených v bodoch 1) až 3), ako aj o prípadných sťažnostiach susedov na hluk a z toho vyplývajúcich dôsledkov sa musia vyhotoviť krátke zápisy, ktoré sa musia zhromažďovať, aby sa do nich mohlo neskôr nahliadnuť.
- 5) Na kontrolu dodržiavania medzných hodnôt imisíí hluku na stavenisku uvedených v bode 3) sa musia počas fázy výstavby uskutočniť bodové skúšky nasledujúcim spôsobom:
 - a. Skúšky účinkov hluku na stavenisku sa musia uskutočniť rozhodne v reprezentatívnych bodoch najbližších pozícií susedských obydlií exponovane zasiahnutých hlukom zo stavby počas predpokladanej najhlučnejšej fázy výstavby. V prípade vyskytujúcich sa sťažností na hluk na stavenisku sa musia dodatočne vykonať v obytnej zóne predkladateľov sťažností vo vonkajšom priestore príslušné kontrolné merania hluku.
 - b. Merania „čistého“ hluku na stavenisku sa musia uskutočniť v zásade vždy krátkodobo, v trvaní postačujúcom pre existujúci prevádzkový hluk na stavenisku, za pozorovania technika merania za účelom rozpoznania a registrovania významných zdrojov hluku počas prestávok alebo v čase vypnutých ostatných rušivých zvukov (ostatný hluk cestnej premávky, hluk železnice, hluk letiska, atď.).
- 6) V prípade prekročenia medznej hodnoty imisííí hluku na stavenisku je nevyhnutné pre podstatné zdroje hluku, prípadne za pomoci kontroly emisííí hluku, určiť spoločne s kontaktnou osobou na stavenisku vhodné opatrenia na zníženie hluku.
- 7) O výsledkoch skúšok s údajmi o výsledkoch meraní podľa normy ÖNORM S 5004 a z toho vyplývajúcich špecifických imisííách hluku na stavenisku, prevádzkových režimoch (stavebná činnosť a použitie prístrojov) a z toho vyplývajúcich opatreniach sa musia zostaviť krátke protokoly, ktoré sa uschovajú, aby sa do nich mohlo neskôr nahliadnuť.

Fáza prevádzky:

- 8) Opatrenia na ochranu proti hluku určené na realizáciu zo strany železnice v predloženej správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE), resp. v predkladanom projekte 2013 sa musia vykonať kompletne a s nasledujúcimi dodatkami:

Viedeň:

- Zvýšenie protihlukovej steny W_Calm, vľavo od železnice, o 0,5 m na celkovú výšku 1,5 m nad temenom koľajníc.
- Zvýšenie protihlukovej steny W_GuLa1, vľavo od železnice, o 0,5 m na celkovú výšku 1,5 m nad temenom koľajníc.
- Zvýšenie protihlukovej steny W_GuLa6, vľavo od železnice, o 0,5 m na celkovú výšku 1,5 m nad temenom koľajníc.
- Vybudovanie protihlukovej steny W_GuLa7, vľavo od železnice, v km 3,475 - 3,525 v dĺžke 50 m a výške 1,0 m nad temenom koľajníc (zodpovedá predĺženiu protihlukovej steny W_GuLa6 o 50 m na východ).
- Vybudovanie protihlukovej steny W_AmR00, vpravo od železnice, v km 1,436 - 1,466 v dĺžke 30 m a výške 1,5 m nad temenom koľajníc (zodpovedá predĺženiu protihlukovej steny W_AmR o 30 m na západ).

- Zvýšenie protihlukovej steny W_Röb01, vpravo od železnice, o 0,5 m na celkovú výšku 2,0 m nad temenom koľajnice.
- Vybudovanie protihlukovej steny W_Röb02, vpravo od železnice, v km 5,666 - 5,691 v dĺžke 25 m a výške 1,0 m nad temenom koľajnice (zodpovedá spoločne s protihlukovou stenou W-Röb03 predĺženiu protihlukovej steny W Röb01 o 75 m na západ).
- Vybudovanie protihlukovej steny W_Röb02, vpravo od železnice, v km 5,691 - 5,691 v dĺžke 50 m a výške 1,5 m nad temenom koľajnice (zodpovedá spoločne s protihlukovou stenou W-Röb03 predĺženiu protihlukovej steny W Röb01 o 75 m na západ).
- Vybudovanie protihlukovej steny W_Röb04, vpravo od železnice, v km 6,191 - 6,216 v dĺžke 25 m a výške 1,5 m nad temenom koľajnice (zodpovedá spoločne s protihlukovou stenou W-Röb05 predĺženiu protihlukovej steny W Röb01 o 50 m na východ).
- Vybudovanie protihlukovej steny W_Röb05, vpravo od železnice, v km 6,216 - 6,241 v dĺžke 25 m a výške 1,0 m nad temenom koľajnice (zodpovedá spoločne s protihlukovou stenou W-Röb04 predĺženiu protihlukovej steny W Röb01 o 50 m na východ).

Dolné Rakúsko, Glinzendorf:

- Zvýšenie protihlukovej steny W_LSW Gli1, vľavo od železnice, v časti km 14,474 - 14,499 o 0,5 m na celkovú výšku 2,0 m nad temenom koľajnice (schodisko smerom k protihlukovej stene LSW Gli2)

Dolné Rakúsko, Obersiebenbrunn:

- Vybudovanie protihlukovej steny Obe2, vľavo od železnice, cca v km 19,525 - cca 19,580 v dĺžke cca 55 m a výške 2,0 m nad temenom koľajnice ako dokončenie úseku medzi stanicou - odbavovacou budovou a východnou vedľajšou budovou.
- Vybudovanie protihlukovej steny Obe3, vľavo od železnice, cca v km 19,605 - cca 19,625 v dĺžke cca 20 m a výške 1,5 m nad temenom koľajnice ako dokončenie úseku medzi vedľajšou budovou východne od stanice a najbližšou východnou vedľajšou budovou.

Dolné Rakúsko, Breitensee:

- Vybudovanie protihlukovej steny Br0, vpravo od železnice, v km 32,230 - 32,280 v dĺžke 50 m a výške 1,0 m nad temenom koľajnice ako predĺženie protihlukovej steny Br1 na západ.
 - Vybudovanie protihlukovej steny Br3, vpravo od železnice, v km 32,480 - 32,530 v dĺžke 75 m a výške 1,5 m nad temenom koľajnice ako predĺženie protihlukovej steny Br2 na východ.
- 9) Opatrenia na ochranu objektov (protihlukové okná) uvedené v odbornom príspevku Zvuková technika v predkladanom projekte 2013 správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) sa musia zhotoviť po dohode s dotknutými vlastníckmi objektov pri zohľadnení opatrení na ochranu proti hluku dodatočne predpísaných na realizáciu zo strany železnice a pri zohľadnení výsledkov predpísaných meraní na zabezpečenie dôkazov a kontrolných meraní upresnených a/alebo rozšírených čo do rozsahu a realizácie.
- 10) Po dokončení projektu a dokončení všetkých opatrení na ochranu proti hluku zo strany železnice sa musia vykonať kontrolné merania na zistenie skutočných imisíí hluku zo železničnej dopravy v nasledujúcom rozsahu:
- a. Merania imisíí hluku vyskytujúcich sa vo vonkajšom priestore v susedstve reprezentatívnych bodov na koľajových tratiach v dôsledku jazdy rýchlíkov, zrýchlených a regionálnych vlakov, diaľkových nákladných a služobných vlakov ako maximálnych hodnôt A vážená hladina hluku $L_{A,vmx}$ (vrcholová hladina = stredná hodnota najhlučnejších 5 sekúnd pri prejazde), ako aj A váženej hladiny hlukovej expozície $L_{A,E}$ pri prejazde.
 - b. Merania sa musia uskutočniť vždy za výhodných podmienok šírenia hluku medzi určujúcou železničnou traťou a bodom imisie v susedstve (za bezvetria, príp. za mierneho vetra, predovšetkým v noci). Paralelne s meraním imisíí sa musia zaznamenať a uviesť aj určujúce údaje emisíí hluku (dĺžka vlaku, rýchlosť).
 - c. Prepočet imisíí hluku zo železničnej dopravy očakávaných na reprezentatívnych bodoch v susedstve pri zohľadnení prevádzkového programu existujúceho v okamihu kontroly a predpokladaného prevádzkového programu 2030 Rakúskych železníc ÖBB vykonať ako ekvivalentnú hladinu hluku $L_{A,eq}$, resp. ako posudzovanú hladinu L_r hluku zo železničnej dopravy podľa SchIV (Nariadenia na ochranu proti imisíám hluku zo železničnej dopravy) na porovnanie s predpokladanými hodnotami hluku predkladaného projektu a s medznými hodnotami imisíí podľa nariadenia SchIV a za účelom overenia opatrení na ochranu objektov.

- d. Príslušné hlukovo-technické kontroly sa musia vykonávať v zásade v bodoch reprezentujúcich rozličné pozície v susedstve (osídlené územia) a vystavených hluku za účelom kontroly dostatočnej účinnosti opatrení primeraných projektu a okrem toho na overenie opatrení na ochranu objektov v dostatočnom rozsahu.
- 11) Pri zohľadnení výsledkov zisťovania obsiahnutých v bode opatrení 10) uvedeného hore je prípadne potrebné zaktualizovať pomocou dodatočných meraní momentálne existujúci projekt na ochranu objektov, resp. spresniť ho s ohľadom na horizontálne (jednostranne alebo z viacerých strán budovy) a výškové predĺženie (údaj výšky poschodia) a vytvoriť aktuálny projekt na ochranu objektov. Okrem toho sa musia pri vrcholových hladinách vo vonkajšom priestore, pred oknami spoločenských priestorov vyšších ako 70 dB prijať na zabezpečenie pokojného spánku v spoločenských priestoroch s vrcholovou hladinou pri uchu spiacieho s hodnotou maximálne 45 dB dodatočné opatrenia na ochranu proti hluku a tieto samostatne (alebo inou farbou) zobraziť do projektov na ochranu objektov.
 - 12) Po dokončení a spustení trakčnej podružnej stanice Untersiebenbrunn sa musia pri plnej prevádzke meracou technikou prekontrolovať emisie hluku určujúcich kontinuálne účinných zariadení podľa normy ÖNORM EN ISO 3740 a na porovnanie s predpokladanými hodnotami projektu určiť ako výsledky A váženej hladiny akustického výkonu $L_{W,A}$ jednotlivých zariadení a z toho energeticky sčítaného súčtu hladín akustického výkonu pre celú trakčnú podružnú stanicu.
 - 13) O výsledkoch kontrol uskutočnených meracou technikou podľa bodov 10), 11) a 12) uvedených hore a prípadne so zmenou projektov na ochranu objektov je nevyhnutné predložiť železničnej spoločnosti príslušné správy.
 - 14) Prepočet emisií hluku železničnej trate ako A váženú ekvivalentnú hladinu akustického výkonu $L_{W',A,eq}$ vzťahujúcu sa na dĺžku podľa ONR 305011 pre aktuálne predložený prevádzkový program na porovnanie s emisiami hluku pre predpokladaný program a prevádzkový program na dimenzovanie 2030 projektu po spustení a následne v 5-ročných intervaloch.

Ochrana proti vibráciám:

Fáza výstavby:

- 1) Pravidlá prijaté v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) ohľadom pracovného času na stavbníku a ohľadom prevádzky s nízkou úrovňou vibrácií, výber stavebných postupov s použitím stavebných prístrojov s nízkou úrovňou vibrácií, uskutočnenie zabezpečenia dôkazov, sprievodné kontroly imisií vibrácií s odvodnenými opatreniami na ochranu proti vibráciám, odstupné za objekty a zmenu účelu nájmu, sa musia uskutočniť v plnom rozsahu.
- 2) Na čas výstavby musí na mieste pôsobiť kontaktná osoba vybavená dostatočnými povoleniami potrebnými v priebehu stavby (napr. stavbyvedúci), aby mohla prijať prípadné sťažnosti osôb v susedstve a v prípade potreby zorganizovať kontrolné merania na zabezpečenie dôkazov a prípadné dôsledky. Kontaktnú osobu je potrebné menovite uviesť dotknutým susedom, najmä prostredníctvom obcí a občianskych iniciatív ako kontaktného partnera a oznámiť dostupnosť (telefónne číslo).
- 3) S odkazom na požiadavky v súlade s bodmi 1) a 2) uvedených hore sa musia prijať dostatočné opatrenia na ochranu proti vibráciám, aby maximálna výsledná rýchlosť vibrácií $v_{R,max}$ podľa normy ÖNORM S 9020 neprekročila na základoch obytných objektov hodnotu 4 mm/s, resp. aby sa zabránilo škodám na stavebných konštrukciách, hmotných majetkoch a kultúrnych hodnotách.
- 4) O odchýlkach od zvyčajnej prevádzky na stavbe uvedených v bodoch 1) až 3), ako aj o prípadných sťažnostiach susedov na hluk a vibrácie a z toho vyplývajúcich dôsledkov sa musia vyhotoviť krátke zápisy, ktoré sa musia zhromažďovať, aby sa do nich mohlo neskôr nahliadnuť.

Fáza prevádzky:

- 5) V plnom rozsahu sa musia vytvoriť opatrenia na ochranu proti vibráciám určené zo strany železnice v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) na osobitnú ochranu obytných objektov Glinzendorf 77 - 79.
- 6) Imisie vibrácií vyskytujúce sa v spoločenských priestoroch obytných objektov v dôsledku železničnej dopravy na trati projektu sa musia pomocou vhodných opatrení udržiavať na čo najnižšej úrovni. Za cieľovú hodnotu sa po-

važuje dodržiavanie kritérií na „dobrú ochranu proti vibráciám“ v súlade s normou ÖNORM S 9012. Kritériá normy na „dostatočnú ochranu proti vibráciám“ sa v žiadnom prípade nesmú prekročiť.

- 7) Po dokončení a spustení projektu sa musia v reprezentatívnych obytných objektoch vykonať kontrolné merania imisií vibrácií spôsobených železničnou dopravou a výsledky sa musia vyhodnotiť podľa kritérií normy ÖNORM S 9012.
- 8) O výsledkoch kontrol uskutočnených meracou technikou podľa bodu 7) uvedeného hore sa musia predložiť železničnej spoločnosti príslušné správy.

4.1.1 Nevyhnutné opatrenia okruh otázok 4

Odpadové hospodárstvo a chémia pôdy (AW)

- Za nevyhnutné opatrenie sa považuje etablovanie odborníka z chemicko-technologickej oblasti. Všetky práce sa musia sprievodne monitorovať prostredníctvom manažmentu odpadového hospodárstva a po ukončení projektu sa musí vypracovať posudok a dokumentácia (priebeh prác, existujúce koncentrácie škodlivých látok, rozsah znečistenia, množstvo zneškodnených škodlivých látok, postupy zneškodňovania, atď.) a bezodkladne doručiť na príslušný úrad. Aby sa z hľadiska odpadového hospodárstva zabezpečilo dodržiavanie všetkých rámcových podmienok, bude odborník z chemicko-technologickej oblasti zastávať aj funkciu miestneho dohľadu.
- Počas stavebných prác je nevyhnutné zaviesť manažment odpadového hospodárstva, ktorý bude zahŕňať aj dohľad nad chemickým odpadom priamo na mieste. Všetky práce musia byť sprievodne monitorované prostredníctvom manažmentu odpadového hospodárstva. Manažment odpadového hospodárstva musí po ukončení projektu vypracovať posudok a dokumentáciu (priebeh prác, existujúce koncentrácie škodlivých látok, rozsah znečistenia, množstvo zneškodnených škodlivých látok, postupy zneškodňovania, atď.) a bezodkladne ich doručiť na príslušný úrad. Tento dohľad je okrem iného zodpovedný aj za monitorovanie dodržiavania požiadaviek BAWP 2011 (Plánu odpadového hospodárstva z roku 2011) v znení neskorších predpisov, AWG 2002 (Zákona o odpadovom hospodárstve z roku 2002) v znení neskorších predpisov a Baurestmassentrennverordnung (nariadenia o separovaní stavebného odpadu).
- Konceptia logistiky odpadových látok sa musí príslušnému úradu predložiť na kontrolu tri mesiace pred začiatkom stavebných prác.
- S kontaminovanou výkopovou zeminou z podozrivých plôch, ktoré sa musia v súlade s projektom odstrániť, sa musí náležite nakladať. Výkopová zemina vysypaná prípustným spôsobom ako náhrada v oblasti podozrivých plôch musí s ohľadom na kritériá kvality zodpovedať požiadavkám na triedu kvality A2-G v súlade s BAWP 2011 (Plánom odpadového hospodárstva z roku 2011).
- S presakujúcou vodou, ktorá presakuje z podozrivých plôch v dôsledku realizácie projektu počas stavebných opatrení, sa musí pred zavedením do odtoku alebo pred jej presiaknutím zaobchádzať v súlade s aktuálnym stavom techniky.

Doprava (železnica/kol'aje/EB)

- Opatrenia na odvodnenie vľavo od železnice cca od km 14,450 cca po km 14,540 v oblasti miesta otáčania spoločnosti Fritz Koller Industries Holding GmbH sa musia preplánovať na maximálne priestorovo úsporný variant (hydraulicky rovnocenný, drenáž alebo oporné múry, ako sa plánovalo už aj predtým, resp. potom).

Geológia, hydrogeológia, podzemná voda a geotechnika (HD)

- Ako náhrada za „sondu č. 4“ nachádzajúcu sa pozemku č. 468/1, ktorá sa musí počas stavebných prác odstrániť, sa musí na vhodnom mieste minimálne dva roky pred začiatkom výstavby, resp. odstránením stavby zriadiť náhradná sonda. Počas tohto obdobia sa musia obe sondy preskúmať z kvantitatívneho a kvalitatívneho hľadiska v časových intervaloch stanovených orgánmi AWG (zákona o odpadovom hospodárstve). Tento časový úsek zabezpečí dostatočné kvantitatívne a kvalitatívne možnosti porovnania. Prestavba sa musí dojednať s úradmi AWG (zákona o odpadovom hospodárstve). Musí sa preskúmať minimálne taký istý rozsah analýzy, aký predpisujú úrady AWG (zákona o odpadovom hospodárstve).

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)

- Od experta na územné plánovanie sa vyžaduje, aby sledoval námietky a podnety trhovej obce, aby bolo možné včas reagovať na očakávaný vývoj obyvateľstva. Z tohto dôvodu sa na základe dlhej doby výstavby vyžaduje vykonať kontrolu zaťaženia hlukom, aby sa existujúce osídlené oblasti a ich vývoj zabezpečil voči emisiám hluku (trhová obec Lassees).

- Od experta na územné plánovanie sa vyžaduje, aby sledoval námietky a podnety obce, aby bolo možné včas reagovať na očakávaný vývoj obyvateľstva. Z tohto dôvodu sa vyžaduje na základe dlhej doby výstavby vykonať kontrolu zaťaženia hlukom, aby sa existujúce osídlené oblasti a ich vývoj zabezpečil voči emisiám hluku (obec Untertosenbrunn).
- Námietky obce sú preto pochopiteľné a rozhodne by sa mali v rámci plánovania výstavby železnice vziať do úvahy. Nevyhnutným opatrením zo strany experta na územné plánovanie bude predĺženie protihlukovej ochrany pozdĺž železnice, aby sa zabránilo zaťaženiu na ďalšom území určenom na výstavbu, nevyhnutnom ako kompenzačné opatrenie (obec Glinzendorf).
- Znalec pre územné plánovanie preto určí nevyhnutné opatrenie na zohľadnenie aktuálnych územných plánov na regionálnej a komunálnej úrovni v rámci plánovania všetkých sprievodných opatrení (predovšetkým zastávok, P&R zariadení, úpravy terénu, protihlukovej ochrany, okolitej zelene, atď.) (región Marchfeld).

Koordinácia (KO)

- Počas používania stavebných strojov sa musí vždy na najvyššom bode strojov, ktoré prevyšujú výšku 20 m nad povrchom, prevádzkovať výstražné svetlo (červené stále svetlo, intenzita svetla v elevačnom uhle 100° nad horizontálnou prostredníctvom zdroja svetla do všetkých smerov minimálne 50 cd) so 100 % rezervou (na každé svietidlo) pre prípad výpadku.

4.2 Odporúčané opatrenia

Humánna medicína (HU)

- V obci Obersiebenbrunn sa vľavo do železnice (okrem plánovanej protihlukovej steny LSW „Obe“ nad 380 m, vo výške 2 m) odporúča na ochranu voľného priestranstva protihluková stena „Obe02“ (dĺžka 55 m, výška 2 m), čím sa zabezpečí uzavretie úseku medzi železničnou stanicou a vedľajšou budovou a protihlukové okno S034 (1) môže vypadnúť. Okrem toho sa odporúča prostredníctvom protihlukovej steny „Obe03“ (dĺžka 20 m, výška 1,5 m) uzavrieť úsek medzi 2 budovami na pozemku železnice, čím bude zabezpečená ochrana voľného priestranstva aj pre objekty S032 a S033.
- V obci Glinzendorf sa odporúča zvýšiť protihlukovú stenu „Gli01“ nad 25 m z 1,5 na 2 m (podkrovie G060).
- Pre fázu výstavby sa odporúča realizovať dovoz a odvoz stavebného materiálu cez železnicu a prednostnú dopravnú sieť a podľa možnosti vyhnúť sa prejazdom nákladných vozidiel cez obce.
- Pre fázu prevádzky sa po dohode so susednými obcami odporúča optimalizovať cestovné poriadky, presunúť dopravu bremien na koľajnice a minimalizovať dieselovú trakciu, resp. vyhnúť sa dieselovým motorom bez účinných prachových filtrov.
- Dodatočne k opatreniam na ochranu proti hluku plánovaným v projekte sa odporúča všetkým majiteľom susedných pozemkov, u ktorých sa vo fáze prevádzky napriek opatreniam zo strany železnice dajú pred fasádou s oknami do spálne očakávať vrcholy hladiny hluku o intenzite 70 dB a viac, ponúknuť bezplatné vybudovanie protihlukových okien s vetracími otvormi tlmiacimi hluk (už na začiatku fázy výstavby). Dá sa tak zabezpečiť, aby sa neprekročila nočná maximálna hladina hluku 45 dB pri uchu spiacieho a zabezpečil sa nerušený a zotavujúci nočný spánok.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)

Aj keď sa zámer musí hodnotiť ako opatrenia na výstavbu stavby, musia sa opatrenia na ochranu proti hluku za účelom zníženia zaťaženia hlukom vykonať v tvorivo prijateľnej forme – sprevádzané zelenou clonou (odporúčané opatrenie) (úsek štátna hranica Viedeň/Dolné Rakúsko, resp. Groß Enzersdorf/cca km 8,0 až po stanicu Siebenbrunn/Leopoldsdorf – cca km 20,0).

Ekológia (ÖK)

Ako opatrenie na sprievodnú kontrolu sa navrhuje monitorovanie účinnosti opatrení/značení proti kolízii s vtákmi.

Elektromagnetické polia, svetlo (osvetlenie/ET)

Z elektrotechnického hľadiska sa jednak pre oblasť skúmania Elektromagnetické polia, ako aj pre oblasť skúmania Svetlo (oslepanie) navrhujú opatrenia na zabezpečenie dôkazov, resp. záverečnej kontroly:

V rámci spustenia trakčných napájacích staníc do prevádzky sa musia vykonať 24-hodinové merania priemernej hodnoty (na 3 miestach) a pomocou výpočtov v odbornom príspevku spoločnosti iC consultanten Ziviltechniker GesmbH (stavba/výstavba) porovnateľne ohodnotiť.

Na osvetlenie zriaďovacích plôch staveniska sa odporúčajú merania osvetlenia, aby sa dala na jednej strane potvrdiť nevyhnutná intenzita osvetlenia a na druhej strane aby sa dalo minimalizovať, resp. vylúčiť obmedzenie (oslňujúci účinok) u najbližších susedov.

4.2.1 Odporúčané opatrenia okruh otázok 4

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)

- Z pohľadu znalca pre územné plánovanie sa musí preveriť **odporúčané opatrenie**, preloženie napojenia na existujúcu komunikáciu L9 smerom na sever s ohľadom na úpravu terénu, ako aj emisie. (Obersiebenbrunn)
- Okamžité rozšírenie existujúceho zariadenia Park & Ride pri stanici Siebenbrunn-Leopoldsdorf zbúraním rampy a starého skladu a spevnenie parkovacích miest pomocou vrstvy asfaltu a zriadenie zastrešených parkovacích plôch pre bicykle v okolí stanice.
- Plánovanie a zriadenie zariadenia Park & Ride na leopoldsdorfskej strane stanice Siebenbrunn-Leopoldsdorf (v okolí starej stanice) vrátane zastrešených parkovacích miest pre bicykle.
- Rozšírenie plánovaného podchodu pod železnicou pre cestujúcich na stanici Siebenbrunn-Leopoldsdorf na nové zariadenie Park & Ride na leopoldsdorfskej strane uvedené hore.
- Možnosti prístupu k nástupištiam na stanicu z leopoldsdorfskej strany.
- Výstavba alebo adaptácia staníc a zastávok už v začiatkovej fáze (v prvých moduloch). (Schönfeld-Lasse)ee)
- Výstavba parkovacích miest Park & Ride dohodnutých s Rakúskymi železnicami ÖBB (Schönfeld-Lasse)ee)
- Čo najrýchlejšie vytvorenie mimoúrovňového priechodu cez železničnú trať, aby sa zabezpečil bezpečný prechod cez železničnú trať. (Schönfeld-Lasse)ee)
- Ohľad na potreby osôb s obmedzenou mobilitou za účelom optimálnej dostupnosti zariadení P&R pri zastávke Untersiebenbrunn.
- Vyčlenenie plochy na odstavenie osobných automobilov podobne ako pri budúcom zariadení P&R pri zastávke Glinzendorf.
- Znalec pre územné plánovanie bude preto ako odporúčané opatrenia vyžadovať, aby sa toto prepojenie obcí železnicou zabezpečilo prostredníctvom čo najrýchlejšej výstavby zastávok, súčasného vybudovania zariadení P&R, ako aj napojenia autobusových liniek.

Doprava (ulice/VS)

- Medzi podjazdom na uliciach Stadlauerstraße a Auparkweg sú na oboch stranách železnice plánované chodníky pre peších, resp. cesty pre cyklistov. Ich šírka sa musí dojednať s mestom Viedeň. Zmenu plánu funkčného využitia plochy v prípade potreby uskutočni mesto Viedeň.

5. OKRUH OTÁZOK 3: VPLYVY NA ROZVOJ REGIÓNU

V rámci tohto okruhu otázok je potrebné v súlade s § 24c ods. 5 Z 5 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G) vyjadriť sa k očakávaným (pozitívnym a negatívnym) vplyvom zámeru na rozvoj regiónu pri zohľadnení verejných koncepcií a plánov a so zreteľom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov.

Otázky

- Aké vplyvy zámeru na rozvoj regiónu sa očakávajú pri zohľadnení verejných koncepcií a plánov a so zreteľom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov?

Znalci dospejú v súvislosti s okruhom otázok 3 k nasledujúcemu záveru:

Pri zohľadnení opatrení, ktoré sú uvedené v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) a ktoré znalci posúdili ako nevyhnutné, sa neočakávajú podstatné negatívne vplyvy plánovaného zámeru na rozvoj regiónu.

5.1 Odborné závery znalcov k okruhu otázok 3:

Geológia, hydrogeológia, podzemná voda a geotechnika (HD)

Na zohľadnenie programov územného plánovania

- 1) Vhodnými zónami (surovinovými) sa rozumejú také oblasti, ktoré boli ako také určené z hľadiska územného plánovania prostredníctvom určitého nariadenia.
- 2) Oblasťami s výskytom nerastných surovín sa označujú také oblasti, v ktorých sa vyskytujú jedna alebo viac nerastných surovín, ktoré sa môžu v budúcnosti využiť na základe svojej kvality a kvantity na ťažbu.
- 3) Baníckymi oblasťami („dobývacie polia“) sa označujú také oblasti, v ktorých sa na základe banského povolenia ťažili nerastné suroviny alebo sa teraz, resp. v budúcnosti budú ťažiť.

Ad 1) V úseku trasy nebudú križované alebo dotknuté žiadne vhodné (surovinové) zóny, ktoré boli určené z hľadiska územného plánovania prostredníctvom nariadenia. Výsledky Rakúskeho plánu ťažby nerastných surovín majú krajinské úrady k dispozícii na prípadné použitie.

Ad 2) V úseku trasy sa celoplošne vytvorili štrkopiesky, o ktorých sa na základe ich možností ťažby môže hovoriť ako o oblastiach s výskytom nerastných surovín v zmysle definície.

V prípade vodonosného štvrtohorného štrku ide o nevyhradené nerastné suroviny v zmysle §5 MinroG (rakúskeho zákona o nerastných surovinách) v znení neskorších predpisov. Štrky tohto kvalitatívneho zloženia sú na úseku trasy celoplošne rozšírené ako štvrtohorné vyplnenie kotliny. Možnosť prístupu k nim závisí v prvom rade od vzťahov majiteľov pozemkov. Bez úmyslu znížiť význam týchto stavebných surovín sa tieto nedajú označiť za „cenné“ nerastné suroviny, ktoré sa na základe svojej previazanosti s miestom výskytu nevyskytujú na žiadnom inom mieste a ktorých dobývateľnosť bráni projekt počas doby trvania stavby.

Ad 3) V plánovanej oblasti sú oprávnenia pre štátne nerastné suroviny (§ 4 MinroG), ktoré projektanti zjavne **neuplatnili**. Zámer križuje oblasť prieskumu

- OMV-Dolné Rakúsko, ako aj
- OMV-Viedeň spoločnosti OMV Austria Exploration & Production GmbH s ťažobnými poliami „Hirschstetten A“, „Aderklaa G“ a „Breitenlee B“.

Keďže ide o hlbokoležiace ložisko uhľovodíkov, nebude prieskumná, resp. ťažobná činnosť priamo alebo nepriamo ovplyvnená ani existujúcim, ani plánovaným zámerom.

Ložisko nerastných surovín v zmysle §5 MinroG (štrky a piesky) sa v plánovanej oblasti vyvíja celoplošne. Tieto sa využívajú na základe miestneho stavu podzemnej vody jednak formou suchého, jednak aj mokrého bagrovania.

- Oprávnení AB-UB07, AB-UB11, AB-UB12, AB-LA01, AB-LA02, AB-LA03, AB-MG01 a AB-MG02 sa zámer bezprostredne nedotkne. Nepriame narušenie ťažby piesku a štrku kvôli zmenám hladiny podzemnej vody (trasa, objekty) sa môže vylúčiť.
- Oprávnení AB-UB08, AB-UB09, AB-UB10 a AB-SF04 sa zámer dotkne len okrajovo.
- Oprávnenia AB-SF01, AB-SF02, AB-SF05 a AB-SF06 prekryje zámer v zanedbateľnej miere.

Uloženie koľajníc alebo vybudovanie železničného systému (cesty, chodníky, vodné nádrže) vyžaduje adekvátne dodatočné zaťaženie pôdy. V dôsledku dodržaných bezpečnostných vzdialeností sa v zanedbateľnej miere zníži potenciál zásob piesku a štrku. Nepriame narušenie ťažby piesku a štrku kvôli zmenám hladiny podzemnej vody (trasa, objekty) sa môže vylúčiť.

Okrem banských oprávnení sa v plánovanej oblasti nachádzajú celoplošne ložiská štrkopieskov, ktoré môžu na základe svojho litologického zloženia nájsť použitie ako stavebné suroviny. Možnosť prístupu k nim závisí v prvom rade od vzťahov majiteľov pozemkov. Bez úmyslu znížiť význam týchto stavebných surovín sa tieto nedajú označiť ako „cenné“ nerastné suroviny, ktoré sa na základe svojej previazanosti s miestom výskytu nevyskytujú na žiadnom inom mieste a ktorých dobývateľnosť bráni projekt počas doby trvania stavby.

V plánovanej oblasti sa síce vyskytujú teoreticky využiteľné nerastné suroviny (štrkopiesky; sú to nevyhradené nerastné suroviny v zmysle § 5 MinroG (rakúskeho zákona o nerastných surovinách)), ktoré sa však nemôžu v uvedenej oblasti na základe svojho regionálneho rozšírenia označiť za ložisko nerastných surovín hodné ochrany.

Zámer nepoškodí systém podzemnej vody existujúcich chránených vodohospodárskych oblastí, resp. ochranných pásem ani počas fázy výstavby, ani počas pravidelnej prevádzky ani z kvantitatívneho, ani z kvalitatívneho hľadiska. Vďaka voľbe prieniku pravidiel dôjde aj k optimálnej ochrane podzemnej vody v prípade mimoprevádzkovej udalosti.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)

Na zohľadnenie programov územného plánovania

Z odborného hľadiska sa vplyvy zámeru na rozvoj regiónu pri zohľadnení právne záväzných verejných, regionálnych a miestnych programov územného plánovania, ako aj vecných programov územného plánovania a potreby osídlených plôch hodnotia z odborného hľadiska veľmi pozitívne. Zámer zodpovedá cieľom stanoveným v predpisoch práva územného plánovania.

Doprava (ulice/VS)

Na zohľadnenie verejného plánovania dopravy (RP)

Predmetný zámer „Výstavba dvojkolajnej trate a elektrifikácia: Stadlau – štátna hranica pri obci Marchegg“ je neoddeliteľným prínosom pri dosiahnutí uvedených cieľov. Výstavba dvojkolajnej trate a elektrifikácia s vybudovaním väčšiny železničných priecostí ako mimoúrovňových priecostí okrem toho prispievajú k ostatným koncepciám, zásadám a opatreniam obsiahnutým v sektorovej téme doprava a uvedeným v tomto dokumente.

Okrem toho prispeje predmetný zámer k vylepšeniu dostupnosti, k vybudovaniu hlavných dopravných osí a k bezpečnosti dopravy na ulici.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)

Na zohľadnenie verejného plánovania dopravy (RP)

Z odborného hľadiska sa vplyvy zámeru na rozvoj regiónu - pri zohľadnení verejného plánovania dopravy (štátna a regionálna dopravná koncepcia, dopravné koncepcie obcí) musia v každom prípade posúdiť pozitívne. Za týmto posúdením budú nasledovať všetky existujúce/známe koncepcie štátu, regiónu a aj obcí v regióne, ktorého sa zámer dotýka.

Hydrotechnika (WT)

Na zohľadnenie vodohospodárskych plánov

Vybudovaním odvodňovacích zariadení v súlade s aktuálnym stavom techniky namiesto plošného presakovania vody zo zrážok na stavbe bez čistenia a bez možnosti zachytávania vytekajúcich látok ohrozujúcich vodu v prípade porúch sa primárne zlepši aj kvalitatívna situácia systému podzemných vôd, sekundárne aj situácia povrchovej vody a zlepši sa využívanie vodných zdrojov, pretože sa vylúči alebo aspoň podstatne zredukuje potenciálne kvalitatívne zaťaženie. Projekt ani pozitívne, ani negatívne neovplyvní situáciu odtoku veľkej vody. Negatívne vplyvy projektu na budúce projekty protipovodňovej ochrany - realisticky by pripadala do úvahy len vyššia výstavba v oblasti Dunaja - sú vylúčené.

Geológia, hydrogeológia, podzemná voda a geotechnika (HD)

Na zohľadnenie koncepcií lesného hospodárstva

Pokiaľ sa stavba vybuduje v súlade s predloženými podkladmi a kompletne sa aplikujú nevyhnutné opatrenia znalca pre geológiu, hydrogeológiu, podzemnú vodu a geotechniku, neprejavia sa na systéme podzemnej vody v dôsledku uvedeného zámeru z pohľadu oblasti geológie a hydrogeológie vzhľadom na verejné koncepcie a plány (ochrana podzemnej vody, ochranné pásma, zariadenia na zásobovanie vodou) a vzhľadom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov (znečistenie vody) žiadne negatívne vplyvy.

Lesná technika, ekológia lesa a divej zveri (WK)

Na zohľadnenie koncepcií lesného hospodárstva

Ciele lesného územného plánovania sú zadefinované v pláne rozvoja lesov a obsahujú predovšetkým zachovanie funkcií lesov a zlepšenie stavu lesov. Vďaka plánovanému náhradnému zalesňovaniu dochádza pri zohľadnení cieľov lesného územného plánovania v strednodobom horizonte k rozsiahlej kompenzácii negatívnych vplyvov úbytku plôch. Neočakávajú sa žiadne relevantné negatívne vplyvy na rozvoj regiónu vo vzťahu k uvedeným koncepciám a plánom. Na základe rozsiahlej kompenzácie účinkov lesa pripadajúcich na kľčovanie realizovanej prostredníctvom náhradného zalesňovania sa v dôsledku potreby lesných plôch neočakávajú žiadne negatívne vplyvy s ohľadom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov.

V zásade je nutné dodržiavať vysvetlenia predkladateľa projektu vo vložke F02E (správa lesného hospodárstva, predložený projekt, dodatok december 2013) ohľadom zachovania a podpory voľného priestranstva, ako aj zachovania poľnohospodárskych výrobných plôch s odkazom na vysvetlenia znalca pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (UVP) pre oblasti „Živočíchy, rastliny a biotopy (ekológia)“, ako aj „Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok“ aj z pohľadu lesného hospodárstva. Pri stanovení rozsahu náhradného zalesňovania sa pamätalo na zachovanie nížiny Marchfeld (Moravského poľa) požadované z pohľadu ochrany prírody a územného plánovania, ako historického voľného priestranstva.

Ekológia (ÖK)

Na zohľadnenie verejných koncepcií z hľadiska zákona o ochrane prírody

Ciele lesného územného plánovania sú zadefinované v pláne rozvoja lesov a obsahujú predovšetkým zachovanie funkcií lesov a zlepšenie stavu lesov. Vďaka plánovanému náhradnému zalesňovaniu dochádza pri zohľadnení cieľov lesného územného plánovania v strednodobom horizonte ku kompenzácii negatívnych vplyvov úbytku plôch. Vo vzťahu k uvedeným koncepciám a plánom sa preto neočakávajú žiadne relevantné negatívne vplyvy na rozvoj regiónu. Na základe kompletnej kompenzácie plochy prostredníctvom náhradného zalesňovania sa v dôsledku potreby lesných plôch neočakávajú žiadne negatívne vplyvy s ohľadom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov.

Ekológia (ÖK)

Na zohľadnenie potreby poľnohospodárskych plôch

Potreba poľnohospodárskych plôch nie je v rozpore s cieľmi ochrany prírody. Zámer neohrozuje z pohľadu zákona o ochrane prírody trvalo udržateľné využívanie zdrojov.

Elektromagnetické polia, svetlo (osvetlenie/ET)

Na zohľadnenie spotreby energie

Z elektrotechnického hľadiska možno konštatovať, že pri zohľadnení spotreby energie vo fáze prevádzky na elektrické zariadenia stavby sa neočakávajú žiadne negatívne vplyvy plánovaného zámeru na rozvoj regiónu.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny, vecný majetok a kultúrne hodnoty (RP)

Na zohľadnenie spotreby energie

Z pohľadu znalca možno konštatovať,

- že vplyvy zámeru na rozvoj regiónu sú pri zohľadnení spotreby energie s ohľadom na trvalo udržateľné využívanie zdrojov a na osvetlenie z odborného hľadiska hodnotené veľmi pozitívne (zníženie spotreby energie na mobilitu, ako aj substitúcia nerastných zdrojov energie),
- že z odborného hľadiska pri zohľadnení zásad menovaných v úvode neexistujú v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) žiadne odchýlky voči odhadom predkladateľa projektu

a

- preto možno v plnom rozsahu súhlasiť s vysvetleniami v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie.

Územné plánovanie, rozvoj krajiny a vecný majetok (RP)/koordinácia (KO)

Na zohľadnenie koncepcie ovzdušia a energetickej koncepcie

Vyjadrenia uskutočnené v rámci správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) ohľadom koncepcie ovzdušia a energie rešpektujú smernicu Spolkového ministerstva poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva z roku 2010 a jasne a pochopiteľne predstavujú nevyhnutné vyjadrenia v súlade s aktuálnym stavom techniky a vedy. Vďaka opatreniam uvedeným v správe/správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) sa zabezpečí podstatné zníženie emisií.

6. OKRUH OTÁZOK 4: ODBORNÉ SKÚMANIE STANOVÍSK

Znalci sa z odborného hľadiska zaoberali v súlade s § 24c ods. 5 Z 2 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G) stanoviskami občanov doručenými k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) (§ 9 ods. 5), súčinných úradov a miestnych obcí (§ 24a ods. 3), ako aj právnych zástupcov pre oblasť životného prostredia, spolkového ministra poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva (§ 24a ods. 4).

Otázky

- *K akému výsledku dospelo odborné skúmanie stanovísk občanov doručených k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE), ďalej stanovísk súčinných úradov a miestnych obcí, ako aj právneho zástupcu pre oblasť životného prostredia, spolkového ministra poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva?*

Znalci dospeli v súvislosti s okruhom otázok 4 k nasledujúcemu záveru:

Pri skúmaní stanovísk - pokiaľ tieto súvisia s projektom - sa vzhľadom na posúdenie vplyvov na životné prostredie nezistili žiadne významné zmeny. Pri dodržaní opatrení a kontrol, ktoré boli uvedené v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) a zo strany znalcov dodatočne uznané za nevyhnutné, sa v zmysle združeného celkového prehľadu stanovia vplyvy na životné prostredie predloženého zámeru.

6.1 Prehľad stanovísk

Počas uloženia správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) boli na príslušný úrad doručené nasledujúce stanoviská:

Č.	Inštitúcia/adresa/zástupca	Znalec
A1	Spolkové ministerstvo dopravy, inovácií a technológií Rakúskej republiky Oddelenie IV/L3 ako Najvyšší úrad civilného letectva Radetzkystraße 2, 1030 Viedeň	KO
A2	Ministerstvo poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky Oddelenie I/3 ako Najvyšší lesný úrad Stubenring 1, 1010 Viedeň	WK
A3	Spolkové ministerstvo dopravy, inovácií a technológií Rakúskej republiky Oddelenie IV/ST3 ako Najvyšší úrad štátnych ciest Radetzkystraße 2, 1030 Viedeň	VS, KO
A4	Spolkové ministerstvo dopravy, inovácií a technológií Rakúskej republiky Oddelenie W3 ako Najvyšší úrad pre lodnú plavbu (výsledky komisie pre hraničné vody) Radetzkystraße 2, 1030 Viedeň	EB, WT
A5	Viedenský odbor ochrany životného prostredia Magistratsabteilung 22 Magistrát mesta Viedeň Dresdnerstraße 45, 1200 Viedeň	ÖK
A6	Spolkové ministerstvo práce, sociálnych vecí a ochrany spotrebiteľa Pracovné právo a centrálny inšpektorát práce Dopravný inšpektorát práce Favoritenstraße 7, 1040 Viedeň Poštová adresa: Stubenring 1, 1010 Viedeň	EB
B1	Dolnorakúske štátne zastupiteľstvo pre oblasť životného prostredia Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten	HU, LA, ÖK
B2	Mesto Viedeň Vedenie magistrátu	EB, HU, LA, LU ÖK, RP,

Č.	Inštitúcia/adresa/zástupca	Znalec
	Rathaus, 1082 Viedeň	VS, WK, WT, KO
B3	Trhová obec Leopoldsdorf im Marchfelde Rathausplatz 3, 2285 Leopoldsdorf im Marchfelde	EB, RP, VS
B4	Ministerstvo poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky Referát posudzovanie životného prostredia Spittelauer Lände 5, 1090 Viedeň	AW, GK, HD, HU, LA, LU, ÖK, WK, KO
B5	Trhová obec Obersiebenbrunn Hauptplatz 11, 2283 Obersiebenbrunn	HU, LA, RP, VS
B6	Viedenské štátne zastupiteľstvo pre oblasť životného prostredia Muthgasse 62, 1190 Viedeň	EB, ÖK, VS, KO
B7	Trhová obec Lassees Obere Hauptstraße 4, 2291 Lassees	EB, HU, LA, RP, VS
B8	Obec Untersiebenbrunn Hauptstraße 16, 2284 Untersiebenbrunn	HU, LA, RP, VS
B9	Obec Glinzendorf Glinzendorf 70, 2282 Glinzendorf	HU, LA, RP, VS
C1	Komora robotníkov a zamestnancov Dolného Rakúska Windmühlgasse 28, 1060 Viedeň	-
C2	Hospodárska komora Dolného Rakúska Životné prostredie, technika a inovácie, Landsbergerstraße 1 3100 St. Pölten	-
C3	Magistrát mesta Viedeň, vedenie magistrátu Skupina koordinácia 1082 Viedeň, radnica	KO, ET
D1	Fritz Koller Industries Holding GmbH Kubicek Fördertechnik GmbH Glinzendorf 41, 2282 Glinzendorf zastúpený arch. DI Alexandrom Ertlom Ottakringer Straße 242/1, 1160 Viedeň	EB, ET, HU, LA, WT, KO
D2	Viedeň 3420 Aspern Development AG Seestadtstraße 27/13, 1220 Viedeň	HU, LA, RP, VS
D3	Margarethe a Constantin Parthé Alois-Pragerstraße 44, 2283 Obersiebenbrunn	HU, LA, VS
D4	Winfried Selbach Bahnhofstraße 11 a 12, 2283 Obersiebenbrunn zastúpený Christianom Selbachom Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau	HU, LA, VS, KO
D5	Heidmarie Selbach Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn	HU, LA, RP
D6	Birgit Stransky Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn	HU, LA, RP
D7	Johannes Riedmüller, Transporte-Kieswerke-Erdbau Kieswerkstraße 1, 2291 Schönfeld	HD, VS

Č.	Inštitúcia/adresa/zástupca	Znalec
	zastúpený právnym zástupcom, Dr. Nikolausom Friedlom Radetzkystraße 25, 1010 Viedeň	
D8	Mag. Alexander Perl Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn	EB, HD, LA, RP, VS
D9	Wolfgang Horak Am Krautgarten 18/2 Haus 11, 1220 Viedeň	EB, HD, HU, LA, ÖK, KO
D10	ASFINAG Rotenturmstraße 5-9, 1011 Viedeň	EB, LA, LU, ÖK, RP, VS, WK, KO
D11	Hospodárska agentúra Viedeň Ebendorferstraße 2, 1010 Viedeň zastúpená spol. Sunder-Plaßmann Loibner & Partner Rechtsanwälte OG Johannesgasse 22/6, 1010 Viedeň	LA, KO
D12	Austrian Power Grid AG Wagramer Straße 19, 1220 Viedeň	ET
D13	Spolok na podporu regionálneho rozvoja v Marchfelde Stift Melk Gasse 3/3 DG, 2291 Lassee	EB, HU, LA, LU, RP, VS
D14	Petra Gaunersdorfer Bahnhofstraße 14/4, 2283 Obersiebenbrunn	HU, LA
D15	Wolfgang Rehm Semperstraße 37/13, 1180 Viedeň Friedweg 11, 2294 Marchegg	HD
D16	Martin Grabner Kieslerweg 5, 1220 Viedeň	KO
E1	Občianska iniciatíva stanovisko k posudzovaniu vplyvov na životné prostredie „výstavby dvojkoľajnej trate a elektrifikácie trate Rakúskych železníc ÖBB 117, Stadlau - Marchegg“ Hovorca: Mag. Alexander Perl Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn	EB, HD, LA, RP, VS
F1	Environmentálna kancelária Koordinačné miesto rakúskych environmentálnych organizácií Volksgartenstraße 1, 1010 Viedeň	EB, GK, HD, HU, LA, LU, ÖK, WK, WT, KO
G1	Slovenská republika Ministerstvo životného prostredia, Slovenskej republiky Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia odbor environmentálneho posudzovania Námestie Ľudovíta Štúra 1 81235 Bratislava Slovenská republika	KO

Tabelle 3: Prehľad stanovísk, okruh otázok 4

K týmto stanoviskám sú v posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie podrobné odpovede znalcov označených skratkami.

Keďže toto zhrnutie bolo vytvorené a preložené na Slovensku, prerokávajú sa v tejto súvislosti stanoviská A4 a G1.

A4 bmvit, oddelenie W3 ako Najvyšší úrad pre lodnú plavbu

Č.	Znalec	Stanovisko
A4	EB WT	<p>Oddelenie W3 spolkové vodné cesty má tú česť oznámiť výsledok spracovania projektu „Úseky trate Rakúskych železníc ÖBB č. 117 Viedeň Stadlau – štátna hranica pri obci Marchegg, výstavba a elektrifikácia trate“ v rakúsko-slovenskej komisii pre hraničné vody takto:</p> <p>6.4.8 Železničný most ponad rieku Moravu medzi obcami Marchegg - Devínska Nová Ves, elektrifikácia trate (riečny km 8,30) (nový bod)</p> <p>Delegácie oboch strán sa navzájom informujú o tom, že slovenská strana požiadala o súhlas rakúskej strany k projektu „ŽSR, Devínska Nová Ves - Marchegg, elektrifikácia trate“ („Eisenbahn der Slowakischen Republik, Devínska Nová Ves –Marchegg, Elektrifizierung der Strecke“).</p> <p>Súhlas rakúskej strany bol vydaný s ref. číslom BMVIT-595.400/0017-IV/W3/2012 zo dňa 1. júna 2012. Slovenská strana nato oznámila, že práce ešte nezačali.</p> <p>Komisia berie tieto informácie a oznam na vedomie a poveruje expertov oboch strán, aby o pokračovaní projektu informovali na najbližšom rokovaní.</p> <p>6.4.9 Železničný most ponad rieku Moravu medzi obcami Marchegg - Devínska Nová Ves, výstavba dvojkolajnej trate a elektrifikácia trate (riečny km 8,30) (nový bod)</p> <p>Delegácia oboch strán sa navzájom informuje o tom, že rakúska strana požiadala prostredníctvom listu pod ref. č. BMVIT-595.400/0007-IV/W3/2013 zo dňa 18. februára 2013 slovenskú stranu o stanovisko k dokumentácii zámeru „Most ponad rieku Moravu, výstavba dvojkolajnej trate a elektrifikácia trate Stadlau – štátna hranice pri obci Marchegg“.</p> <p>Slovenská strana oznámila listom s ref. č. 21081/2013 zo dňa 15. 4. 2013 svoj principiálny súhlas so zámerom pri dodržaní podmienok uvedených v prílohe tohto listu.</p> <p>Rakúska strana nato oznámila, že slovenskému Ministerstvu životného prostredia oznámila v liste s ref. č. BMVIT-820.341//0006-IV/SCH2/2013 zo dňa 13. mája 2013 zámer, na účely prípadnej účasti na procese posudzovania vplyvov na životné prostredie (UVP).</p> <p>Komisia berie tieto informácie a oznamy na vedomie a poveruje expertov oboch strán, aby o pokračovaní projektu informovali na najbližšom rokovaní komisie.</p> <p>Stanovisko slovenskej strany bolo vydané s ref. č. 21081/2013 zo dňa 15. 4. 2013 (odvolávací údaj BMVIT-595.400/0020-IV/W3/2013) v tomto znení:</p> <p><i>Bratislava 15. 4. 2013</i></p> <p><i>Vážený pán splnomocnený zástupca, v liste s ref. č. BMVIT-595.400/0007-IV/W3/2013 zo dňa 18. februára 2013 ste ma požiadali o stanovisko k dokumentácii zámeru „Most ponad rieku Moravu, výstavba dvojkolajnej trate a elektrifikácia trate Stadlau – štátna hranica pri obci Marchegg“.</i></p> <p><i>Ohľadom predmetnej dokumentácie Vám, vážený pán splnomocnený zástupca, oznamujem:</i></p> <p><i>Z technického hľadiska je nevyhnutné, aby mal dolný okraj navrhovanej konštrukcie mosta pre druhú koľaj rovnakú výšku, ako dolný okraj existujúcej konštrukcie mosta.</i></p> <p><i>Vyžadujeme havarijný plán staveniska v súlade s nariadením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 261/210 Z. z., ktoré musí schváliť slovenský správca povodia rieky Morava, tzn. SVP, š.p. OZ Bratislava prostredníctvom orgánu štátnej vodnej správy.</i></p> <p><i>Predmetnú stavbu musí schváliť orgán štátnej vodnej správy aj v zmysle § 27 ods. 1 písmena A) zákona 364/2004 Z. z. (Vodného zákona).</i></p> <p><i>Takisto požadujeme, aby sa stavebné práce vykonávali v súlade s vodným zákonom a zákonom 7/2010 Z. z. (Zákon o ochrane pred povodňami). Počas realizácie prác nesmie dôjsť k úniku znečisťujúcich látok alebo k znečisteniu povrchovej alebo podzemnej vody.</i></p> <p><i>Budúci majiteľ objektu mosta bude musieť dodržiavať povinnosti v zmysle § 47 vodného zákona.</i></p> <p><i>Požadujeme ďalej, aby pred začiatkom a po ukončení stavebných prác bol vyhotovený záznam koryta rieky Morava pomocou zariadenia Multibeam v úseku medzi údajmi: 30 m proti smeru prúdu a 100 m v smere prúdu od konštrukcie mosta po celej šírke rieky. Výsledky záznamu treba doručiť aj slovenskému správcovi povodia rieky Morava.</i></p> <p><i>Počas stavebných prác nesmie dôjsť k žiadnemu poškodeniu majetku, ktorý má v správe podnik SVP, š.p. a k žiadnemu zhoršeniu prietokových pomerov rieky Morava</i></p>

Č.	Znalec	Stanovisko
		<p><i>Spoločnosť SVP, š.p. nezodpovedá za akékoľvek vzniknuté škody pri výstavbe mosta počas povodne na rieke Morava, resp. Dunaj.</i></p> <p><i>Požadujeme, aby ste spoločnosti SVP š.p. oznámili začiatok a ukončenie stavebných prác na stavenisku, ako aj stavbu dočasných objektov v koryte rieky Morava.</i></p> <p><i>Správca mosta sa musí postarať o náležitú údržbu pilierov mosta a odstránenie nánosov a prekážok na pilieroch mosta.</i></p> <p><i>Vzhľadom na to, že rieka Morava patrí na predmetnom úseku k sledovaným vodným cestám klasifikačnej triedy Vb, požadujeme od správcu mosta, aby zabezpečil označenie telesa mosta signalizačnou značkou v súlade s pokynmi Štátnej plavebnej správy Bratislava a aby túto udržiaval v náležitom stave.</i></p> <p><i>Požadujeme od Vás, aby ste nám za účelom vyslovenia stanoviska predložili nasledujúci stupeň projektovej dokumentácie.</i></p>

A4 bmvit, oddelenie W3 ako Najvyšší úrad pre lodnú plavbu

Doprava (železnica/koľaje/EB)

Posudok a stav veci:

Podľa projektu stavebného diela železničného mosta ponad rieku Moravu na km 37,920 (vločka B083303) leží dolný okraj ocelevej konštrukcie nového mosta nad riekou cca 60 centimetrov pod dolným okrajom existujúcej nosnej konštrukcie.

Dolný okraj inundačného mosta nad pevninou (železobetón) leží niekoľko centimetrov nad dolným okrajom nosnej konštrukcie existujúcej konštrukcie.

V súlade s 22. nariadením Ministerstva dopravy Slovenskej republiky zo dňa 20. 12. 2000 bola podľa § 3 ods. 4b rieka Morava v úseku riečnych kilometrov 6,00 až 99,00 zaradená do klasifikačnej triedy Vb. Klasifikačná trieda Vb vyžaduje minimálnu podjazdovú výšku mosta 5,25 – 7,00 m. Minimálna podjazdová výška mosta ponad maximálnu plavebnú hladinu (HSW) je 7 m pri vodných cestách klasifikačných tried a, Vb, VIa a VIb. Riečny kilometer železničného mosta ponad riekou Moravu je 8,28. Na tomto mieste je maximálna plavebná hladina 140,06 m Bpv (m ü.A.) a výška dolného okraja nosnej konštrukcie nového železničnej nosnej konštrukcie je 149,67 m.

Výška vysokého vodného stavu pre 100-ročnú vodu je cca 3,00 m pod dolným okrajom nosnej konštrukcie.

Stanovisko:

Predložený projekt predpokladá vybudovanie nového železničného mosta ponad riekou Moravu na km 37,920 s dolnými okrajmi nosnej konštrukcie cca v rovnakej výške (plus/mínus niekoľko decimetrov), v akej je dolný okraj existujúcej konštrukcie mosta. Podjazdová výška mosta pre lodnú dopravu na úseku novej nosnej konštrukcie je 9,61 m pri minimálnej podjazdovej výške 7,00 m.

Táto požiadavka slovenských úradov bude z hľadiska oblasti dopravy (koľaje/železnice) splnená.

A4 bmvit, oddelenie W3 ako Najvyšší úrad pre lodnú plavbu

Hydrotechnika (WT)

Posudok a stav veci:

Predloženie havarijného plánu stavby mosta nad riekou Moravou bolo predpísané v podmienke (pozri W5/8) a okrem toho sa s havarijným plánom plánovalo už aj v projekte.

Stavebné práce v rieke Morava pozostávajú z vysypania násypu (príjazdová cesta k strednému pilieru), štrkových násypov pre 2 pomocné priečniky a stredný pilier, štetovnicových stien pre pomocné priečniky a stredný pilier, vybudovania betónových pilierov na inundačnom území a v rieke Morave (založenie na betónových pilótach), betónovej nosnej konštrukcie na inundačnom území na debnení, zasunutia ocelevej nosnej konštrukcie na stredný pilier mosta. Pomocné stavebné opatrenia sa odstránia po zhotovení stavby. Nevyhnutné podmienky udržania povrchovej a podzemnej vody v čistote boli určené v posudkoch znalcov pre podzemnú vodu, odpadové hospodárstvo a hydrotechniku.

Požadované zaznamenanie dna bolo určené už v projekte a bolo uvedené na objasnenie výlučne ako podmienka (pozri W5/9).

V rámci hydraulického výpočtu bolo preukázané, že (nový) most cez rieku Moravu nezapríčiní bezprostredne smerom proti prúdu od existujúceho mosta v záverečnej fáze žiadne badateľné zvýšenie vodnej hladiny rieky Morava a vo fáze výstavby sa bude zvýšenie hladiny pohybovať v rozsahu niekoľkých centimetrov.

Informácia slovenskej strany o začiatku a konci stavebných prác v oblasti mosta cez rieku Moravu bola určená v podmienke (pozri W5/10).

Predpis na kontrolu uloženia základov mosta a opätovného vytvorenia prípadne zničenej ochrany proti vymieľaniu bola určená v podmienke (pozri W5/12).

Stanovisko:

Požiadavke na vypracovanie havarijného plánu stavby mosta ponad rieku Moravu sa vyhovel a bola predpísaná koordinácia so slovenskou stranou (pozri W5/8).

Realizácia stavby bola naplánovaná tak, aby na základe odborných predpokladov nedošlo k znečisteniu povrchových alebo podzemných vôd.

Požiadavke na zaznamenávanie dna rieky Morava na úseku mosta cez rieku Moravu sa v plnom rozsahu vyhovel (pozri W5/9).

Bol preukázané, že ani vo fáze výstavby, ani vo fáze prevádzky nebude ohrozená protipovodňová ochrana.

Požiadavke na poskytnutie informácie o začiatku a ukončení stavebných opatrení na úseku mosta cez rieku Moravu sa v plnom rozsahu vyhovel (pozri W5/10).

Nositeľ konsenzu je podľa rakúskeho právneho stavu (v tomto prípade prevažne vodného zákona) aj bez osobitného predpisu povinný udržiavať svoje zariadenia v stave primeranom konsenzu. Osobitný predpis nie je v tejto súvislosti nevyhnutný; predpis nariaďujúci pravidelné kontroly ochrany mosta cez rieku Morava pred vymieľaním a prípadné opätovné vytvorenie ochrany pred vymieľaním bolo určené v podmienke (pozri W5/12).

G1 Slovenská republika

Č.	Znalec	Stanovisko
G1	KO	<p>Svojím listom zo dňa 15. 5. 2013 – <i>Oznámenie o výstavbe dvojkolajnej železnice a elektrifikácii trate č. 117 Rakúskych železníc ÖBB, Stadlau - štátna hranica pri obci Marchegg, km. 0,740 - 37,920 - (SR)</i> – sa Spolkové ministerstvo dopravy, inovácií a technológií (BMVIT IV/SCH2) obrátilo na slovenskú stranu, aby zistilo, či táto má záujem podieľať sa na cezhraničnom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s Dohovorom z ESPOO.</p> <p>Slovensko postupuje v danom prípade podľa:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dohovoru z ESPOO,• zmlúv uzatvorených medzi Slovenskou republikou a Rakúskou republikou k Dohovoru z ESPOO zo dňa 14. 1. 2005,• smerníc EÚ č. 24/2006 zb. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie,• a zákona č. 24/2006 zb. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie znení neskorších predpisov. <p>Predmetom zámeru je rozšírenie existujúcej dvojkolajnej železničnej trate Rakúskych železníc ÖBB č. 117 od zastávky Viedeň Erzherzog-Karl-Straße až po štátnu hranicu pri obci Marchegg, ako aj elektrifikácia trate a zvýšenie rýchlosti na 160km/h. V rámci dostavby na dvojkolajnú trať sa na kilometri 37,910 vybuduje súbežne s existujúcim železničným mostom nové premostenie rieky Moravy na hornej strane proti prúdu. Výstavba sa má zrealizovať v rokoch 2017 - 2023. V projekte sa nepočíta so stavebnou činnosťou v oblasti rieky Morava.</p> <p>Na otázku, či má Slovenská republika v úmysle podieľať sa na cezhraničnom posudzovaní vplyvov na životné prostredie, doručilo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky dotknutým inštitúciám a obciam na slovenskej strane predloženú dokumentáciu so žiadosťou o stanovisko.</p> <p>Dokumentácia bola v spisoch k dispozícii subjektom a verejnosti prostredníctvom Ministerstva život-</p>

Č.	Znalec	Stanovisko																								
		<p>ného prostredia Slovenskej republiky/OEP (Odbor environmentálneho posudzovania) a bola zverejnená v digitálnej forme na internetovej stránke Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.</p> <p>http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/vyxtavba-dvojkolajnej-zeleznice-elektrifikacia-obb-zeleznice-117-stadl</p> <p>K zámeru boli zaslané na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky nasledujúce stanoviská:</p> <p>Obvodný úrad životného prostredia – OÚŽP (v súčasnosti Odbor starostlivosti o životné prostredie, pozn. prekl.), oddelenie verejnej správy (list zo dna 10. 6. 2013)</p> <p><i>Oddelenie prevencie závažných priemyselných havárií</i> - súhlas bez námietok <i>Oddelenie ochrany ovzdušia</i> - bez námietok <i>Oddelenie ochrany vôd</i> - vecná príslušnosť k oblasti prináleží Obvodnému úradu životného prostredia Bratislava (t. č. Odboru starostlivosti o životné prostredie Bratislava) v sídle okresu <i>Oddelenie ochrany prírody a krajiny</i> - plánovaná činnosť sa má realizovať v oblasti 4. kategórie ochrany (chránený areál Devínske alúvium Moravy). Vecná príslušnosť k tejto oblasti prináleží Obvodnému úradu životného prostredia Bratislava (t. č. Odboru starostlivosti o životné prostredie Bratislava) v sídle okresu. <i>Oddelenie odpadového hospodárstva</i> - bez námietok.</p> <p>Obvodný úrad životného prostredia – OÚŽP BA (v súčasnosti Odbor starostlivosti o životné prostredie BA), Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia a odvolacieho konania obvodu (list zo dňa 17. 6. 2013) nie je toho názoru, že by mal zásah výrazne negatívny charakter.</p> <p>Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky Chránenej krajinskej oblasti Záhorie (list zo dňa 7. 6. 2013) Z hľadiska záujmov ochrany prírody na území Slovenskej republiky spočíva najvýraznejší vplyv železničnej trate na rakúskom území v tom, že pôjde o vybudovanie linky s účinkom bariér priechodov.</p> <p>Predložený projekt nie je kompletný. Chýba logické rozšírenie na slovenskom území, na ktorom by sa malo pokračovať s výstavbou a elektrifikáciou trate existujúcej železničnej trate. Prostredníctvom územia na slovenskej strane rieky Moravy (ako aj na rakúskej strane) je krajina zastúpená sieťou NATURA 2000.</p> <p>Nasleduje prehľad území európskeho významu, ktoré ležia na železničnej trati Marchegg (trať č. 117) – Devínska Nová Ves a kvôli ktorým sa projekt musí podrobiť posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (§28 odsek 2 zákona o ochrane prírody):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Rakúsko</th> <th colspan="2">Slovenská republika</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Special Areas of Conservation, SAC</td> </tr> <tr> <td>AT1202000</td> <td>March-Thaya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)</td> <td>SKUEV0313</td> <td>Devínske jazero</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>SKUEV0314</td> <td>Rieke Morava</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Special Protection Areas, SPA</td> </tr> <tr> <td>AT1202V00</td> <td>March-Taya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)</td> <td>SKCHVU016</td> <td>Záhorské Pomoravie</td> </tr> </tbody> </table> <p>Na zosúladenie oboch noriem (Dohovoru z ESPOO a aktuálneho zákona o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002 zb.) je potrebné doplniť informácie o nasledujúcich aktivitách vykonávaných na slovenskej strane hranice.</p> <p>Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky - ŠOP SR, Banská Bystrica (list zo dňa 10. 5. 2013)</p>	Rakúsko		Slovenská republika		Special Areas of Conservation, SAC				AT1202000	March-Thaya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)	SKUEV0313	Devínske jazero			SKUEV0314	Rieke Morava	Special Protection Areas, SPA				AT1202V00	March-Taya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)	SKCHVU016	Záhorské Pomoravie
Rakúsko		Slovenská republika																								
Special Areas of Conservation, SAC																										
AT1202000	March-Thaya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)	SKUEV0313	Devínske jazero																							
		SKUEV0314	Rieke Morava																							
Special Protection Areas, SPA																										
AT1202V00	March-Taya-Auen (Moravsko-dyjské luhy)	SKCHVU016	Záhorské Pomoravie																							

Č.	Znalec	Stanovisko
		<p>Z hľadiska záujmov Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky je dôležité posúdiť vplyvy výstavby dvojkolajnej trate a elektrifikácie železničnej trate pokračujúcej na Slovensku: táto vedie cez viacero chránených území NATURA-2000 a ramsarskú lokalitu, ktoré by mohli byť takýmto projektovým zámerom pravdepodobne zasiahnuté.</p> <p>Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky - MŽP SR, sekcia vôd (list zo dňa 10. 5. 2013) Disponujeme informáciami o projekte, ktoré nám sprostredkoval splnomocnenec vlády Rakúskej republiky pre oblasť hraničných vôd Dr. Leo Grill (list BMVIT zo dňa 4. 6. 2013).</p> <p>Ministerstvo obrany Slovenskej republiky – MO SR (list zo dňa 12. 6. 2013) nemá žiadne námietky.</p> <p>Bratislava - hlavné mesto Slovenskej republiky, primátor (list zo dňa 2013)</p> <ul style="list-style-type: none">• Z hľadiska územného plánovania – v územnom pláne nie je špecifikovaný počet koľají.• Odporúčame účasť na posudzovaní vplyvov na životné prostredie. <p>Železnice Slovenskej republiky – ŽSR (Eisenbahnen der Slowakischen Republik), generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a vonkajších vzťahov, Bratislava (list zo dňa 11. 6. 2013) ŽSR – v rámci projektu Twin City Rail s účasťou MDVRR SR/BMVIT AT a ÖBB/ŽSR, ŽSSK – sa na slovenskej strane postarajú o vypracovanie projektovej dokumentácie elektrifikácie trate existujúcej jednokoľajnej železničnej trate DNV – štátna hranica – Marchegg s predpokladanou realizáciou v roku 2018. Na rakúskej strane naprojektujú Rakúske železnice ÖBB v rámci modernizácie rozšírenie existujúcej dvojkolajnej trate, pričom by sa mal po zosúladení so ŽSR najprv elektrifikovať existujúci jednokoľajný most a úsek po DNV. V technickej správe, kapitola 4, výpočet odtokového množstva sa odporúča vziať do úvahy odtokové množstvá pre hydraulické výpočty z opakujúcich sa záplav na riekach Morava a Dunaj. Navrhujeme, aby bola protikorózna ochrana oceľovej konštrukcie slovenskej a rakúskej strany objektu mosta v ďalšom podrobnom návrhu riešenia zjednotená. Na slovenskej strane prináleží Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) rozhodovať o projekte rozšírenia existujúcej jednokoľajovej železničnej trate DNV – Marchegg na dvojkolajnú, ako aj o výstavbe nového jednokoľajného železničného mosta. Na úrovni železníc prebieha len základná koordinácia s Rakúskymi železnicami ÖBB. K samotnej dokumentácii nie sú žiadne námietky.</p> <p>Regionálny úrad verejného zdravia Bratislava – RÚVZ BA (list zo dňa 6. 5. 2013) Dokumentácia bola postúpená na MDVRR SR, sekciu hlavného hygienika rezortu, Bratislava. Stanovisko bude doručené neskôr.</p> <p>Obec Devínska Nová Ves (list zo dňa 5. 6. 2013) Obec DNV oznamuje, že vyžaduje účasť na posudzovaní vplyvov na životné prostredie a verejnú diskusiu o navrhovanej činnosti.</p> <p>Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky - MŽP SR, sekcia ochrany prírody a krajiny (list zo dňa 5. 6. 2013) konštatuje, že predmetná navrhovaná činnosť na Slovensku sa dotkne území NATURA-2000 a plánuje sa preto v súlade s čl. 3 ods. 3 Dohovoru z ESPOO podieľať na posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p> <p>Samosprávny kraj Bratislava – BSK (list zo dňa 13. 6. 2013) požaduje účasť na posudzovaní navrhovaných činností.</p> <p>Záver: Z uvedených stanovísk vyplýva, že doteraz bolo možné identifikovať predovšetkým na rakúskej strane vplyvy z navrhovanej činnosti, pričom na slovenskej strane sa predpokladajú vplyvy z navrhovanej činnosti vzhľadom na chránené územia NATURA-2000 a ramsarskú lokalitu.</p> <p>Na základe predložených materiálov, rokovaní, vlastných hodnotení a zvážení všetkých okolností Vám oznamujeme, že Slovenská republika sa bude podieľať na cezhraničnom posudzovaní vplyvov na životné prostredie týkajúce sa výstavby dvojkolajnej železnice a elektrifikácie trate Rakúskych železníc ÖBB117, Stadlau – štátna hranica pri obci Marchegg, km 0740 – 37,920 – (SR).</p>

Poznámka ku koordinácii (KO):

Z pohľadu koordinácie treba podotknúť, že kontrola vplyvov projektu na prírodno-krajinné danosti na úseku križovania rieky Moravy bola a je súčasťou správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE). Vedenie trasy v Slovenskej republike nie je súčasťou zámeru a nemožno ju preto posudzovať.

6.2 Odborné závery znalcov k okruhu otázok 4:

Doprava (koľaje/železnica/EB)

O stanoviskách prednesených v okruhu otázok 4, ktoré boli predložené znalcom pre dopravu (koľaje/železnica), sa rokuje. Na základe predložených stanovísk sú z pohľadu znalca pre dopravu (koľaje/železnica) nevyhnutné nasledujúce opatrenia ako doplnenie k projektu:

- Opatrenia na odvodnenie vľavo od železnice cca od km 14,450 po cca km 14,540 v oblasti miesta otáčania spoločnosti Fritz Koller Industries Holding GmbH sa musia preplánovať na maximálne priestorovo úsporný variant (hydraulicky rovnocenný, drenáž alebo oporné múry, ako sa plánovalo už aj predtým, resp. potom). Toto opatrenie je nevyhnutné aplikovať.

Doprava (ulice/VS)

O stanoviskách prednesených v okruhu otázok 4, ktoré boli predložené znalcom pre dopravu (ulice), sa rokuje. Na základe predložených stanovísk nie sú z pohľadu znalca pre dopravu (ulice) nevyhnutné nasledujúce opatrenia ako doplnenie k projektu:

Elektromagnetické polia (ET)

Znalec z odboru elektrotechnika - magnetické polia a svetlo (osvetlenie) konštatuje na základe skúmania doručených stanovísk, že ciele ochrany sa dosiahnu a predložený projekt je z hľadiska životného prostredia únosný. Stanoviská podporujú sčasti kontrolné opatrenia a opatrenia na zabezpečenie dôkazov odporúčané už v okruhu otázok 2.

7. CELKOVÉ HODNOTENIE A ZHRNUTIE

Otázka č. 1

Je možné jasne a zreteľne pochopiť výpočty a závery, ktoré predložil predkladateľ projektu? Vyplývajú z odborného hľadiska významné odchýlky v porovnaní s odhadmi predkladateľa projektu?

Výpočty a závery, ktoré predložil predkladateľ projektu, sa dajú jasne a zreteľne pochopiť. V porovnaní s odhadmi predkladateľa projektu nedošlo k žiadnym významným odchýlkam.

Otázka č. 2

Sú vplyvy zámeru objasnené dostatočne? Je nevyhnutné doplniť odborné vyjadrenia ohľadom vplyvov zámeru?

Vplyvy zámeru sú pri zohľadnení doplnení odborných vyjadrení uskutočnených jednotlivo prostredníctvom znalcov objasnené v zásade dostatočne, resp. možno ich odvodiť. Tam, kde to bolo nevyhnutné, sa iniciovalo vykonanie doplnení.

Otázka č. 3

Ako sa hodnotia podklady predložené na hodnotenie vplyvov zámeru s ohľadom na stav techniky a vedy, ktorú treba okrem toho vziať do úvahy?

Podklady predložené na hodnotenie vplyvov zámeru zodpovedajú stavu techniky a vedy, ktorú treba okrem toho vziať do úvahy. V rámci plánovania sa dodržiavajú zákonné požiadavky a odborné štandardy a možno ich dosiahnuť aplikovaním plánovaných opatrení dodatočne požadovaných zo strany znalcov.

Otázka č. 4

Dodržiavajú sa z odborného hľadiska kritériá povoľovania § 24f posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G) a správne opatrenia, ktoré sa musia aplikovať v rámci povoľovacieho konania vykonávaného v súlade s § 24 ods. 1 a zohľadňujú sa kritériá povoľovania ostatných povoľovacích konaní vykonávaných v súlade s 3. odsekom posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G) (§ 24 ods. 3 a 4)?

Kritériá povoľovania § 24 f posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G), ako aj iných správnych opatrení sú zohľadnené.

Otázka č. 4.1

Sú emisie škodlivých látok obmedzené stavom techniky? [§ 24f ods. 1 Z 1 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G)]

Emisie škodlivých látok sú obmedzené v súlade so stavom techniky.

Otázka č. 4.2

Udrží sa imisné zaťaženie ochraňovaných statkov pokiaľ možno na čo najnižšej úrovni, pričom sa však v každom prípade obmedzia imisie, ktoré

ohrozujú život alebo zdravie ľudí alebo majetok alebo iné naliehavé práva susedov/susediek,

ktoré trvalými vplyvmi spôsobujú značné znečistenie životného prostredia, v každom prípade také, ktoré dokážu trvale poškodiť pôdu, ovzdušie, rastlinný porast alebo živočíšstvo alebo stav vôd, alebo

ktoré vedú k nepríjemnému obťažovaniu susedov/susediek v zmysle § 77 ods. 2 živnostenského poriadku a k prekročeniu medzných hodnôt imisíí stanovených v SchIV (Nariadení na ochranu proti imisiám hluku zo železničnej dopravy)? [§ 24f ods. 1 Z 2 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G)]

Za predpokladu, že sa uplatnia opatrenia požadované znalcom, dá sa očakávať, že nedôjde k žiadnemu neprimeranému obťažovaniu a k žiadnemu ohrozeniu zdravia v rámci stavby a prevádzky zariadenia.

Imisie, ktoré trvalými vplyvmi spôsobia značné znečistenie životného prostredia, sa udržiavajú vďaka adekvátnym opatreniam stanoveným v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) a uznaným znalcom za nevyhnutné pokiaľ možno na čo najnižšej úrovni.

Otázka č. 4.3

Zamedzí sa odpadu v závislosti od stavu techniky, alebo sa bude odpad zhodnocovať alebo náležite zneškodňovať, pokiaľ to nebude odôvodnené z ekonomického hľadiska? [§ 24f ods. 1 Z 3 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G)]

Za predpokladu, že sa dodržia ciele zákona o odpadovom hospodárstve, kritériá a požiadavky príslušných ustanovení, ako aj nevyhnutné opatrenia, zamedzí sa odpadu v súlade so stavom techniky, alebo sa odpad zhodnotí alebo zneškodní, pokiaľ to nebude odôvodnené z ekonomického hľadiska.

Otázka č. 4.4

Prispajú vhodné podmienky, lehoty, modifikácie projektu, ochranné opatrenia alebo iné predpisy (platné najmä pre povinnosti súvisiace s monitorovaním, meraním a informovaním a opatrenia na zabezpečenie následnej starostlivosti) k vysokej úrovni ochrany životného prostredia ako celku? [§ 24f ods. 3 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G)]

Podmienky, lehoty, modifikácie projektu, ochranné opatrenia alebo iné predpisy stanovené znalcami prispávajú k vysokej úrovni ochrany životného prostredia ako celku.

Otázka č. 4.5

Dá sa ako dôsledok zámeru a jeho vplyvov, predovšetkým aj ako dôsledok vzájomného pôsobenia, kumulovania alebo presunov, pri rešpektovaní verejných záujmov, najmä záujmov týkajúcich sa ochrany životného prostredia, očakávať závažné zaťaženie životného prostredia, ktorému sa nedá zabrániť alebo ktoré je možné zmierniť na únosnú mieru stanovením podmienok, lehôt, iných predpisov alebo modifikácií projektu? [§ 24f ods. 4 posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVP-G)]

Ako dôsledok zámeru a jeho vplyvov, predovšetkým aj ako dôsledok vzájomného pôsobenia, kumulovania alebo presunov, pri rešpektovaní verejných záujmov, najmä záujmov týkajúcich sa ochrany životného prostredia, sa neočakávajú žiadne závažné zaťaženia životného prostredia - na základe podmienok, lehôt, iných predpisov alebo modifikácií projektu stanovených znalcami za nevyhnutné sa toto zaťaženie životného prostredia udrží na čo najnižšej úrovni. Únosná miera vplyvov na životné prostredie je preto v každom prípade stanovená.

Otázka č. 4.6

Zohľadnia sa vplyvy zámeru na životné prostredie? Vykonajú sa opatrenia na to, aby sa hlavné dodatočné zaťaženia životného prostredia zo stavby a prevádzky vysokovýkonnej trate pri zohľadnení spôsobu využívania susedného územia udržali pokiaľ možno na čo najnižšej úrovni? [§ 4 ods. 2 HIG (spolkového zákona o vysokovýkonných železničiach)]

Vplyvy zámeru na životné prostredie sa zohľadnia. Vykonajú sa také opatrenia, aby sa hlavné dodatočné zaťaženia životného prostredia zo stavby a prevádzky vysokovýkonnej trate pri zohľadnení spôsobu využívania susedného územia udržali pokiaľ možno na čo najnižšej úrovni.

Otázka č. 5

Aké dodatočné opatrenia (nevyhnutné/odporúčané) sa navrhnú, aby sa zabránilo škodlivým, obťažujúcim alebo zaťažujúcim vplyvom zámeru na životné prostredie alebo aby sa tieto vplyvy zmenšili alebo aby sa zväčšili priaznivé vplyvy zámeru? Aké opatrenia na zabezpečenie dôkazov a na vykonávanie sprievodnej kontroly sa navrhujú?

Celkové objasnenie dodatočných opatrení, pomocou ktorých sa zabráni škodlivým, obťažujúcim alebo zaťažujúcim vplyvom zámeru alebo pomocou ktorých sa tieto vplyvy zmenšia alebo pomocou ktorých sa priaznivé vplyvy zväčšia je zahr-

nuté v katalógu opatrení v Kapitole 9 „Odporúčané a nevyhnutné opatrenia“ predloženého posudku o hodnotení vplyvov na životné prostredie.

Zhrnutie

Pri dodržaní opatrení a kontrol, ktoré sú uvedené v správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie (UVE) a ktoré sú zo strany znalcov dodatočne uznané za nevyhnutné, sa z pohľadu znalcov v zmysle združeného celkového prehľadu stanovujú vplyvy na životné prostredie predloženého zámeru.