

Doplňujúce informácie podľa §35 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov:

Obec Zohor, Obecný Úrad, Námestie 1. mája 1, 900 51 Zohor (list č. 2253/16/17/VÝST/III zo dňa 16.05.2017)

Pripomienka č. 4: Obec požaduje v rámci plánu mimoúrovňového prístupu k nástupištiam predĺžiť v plnom profile podchod až k budúcemu (plánovanému) záchytnému parkovisku v rámci tejto stavby. Z dôvodu možnosti prístupu do obce a železničnej stanice pre peších alebo cyklistov, hlavne pre obyvateľov rodinného domu na p.č. 8866/21 reg. „C“ (školopovinné deti) a prístupu zamestnancov do firiem (doprava do zamestnania s využitím železničnej dopravy) v areáli COOP Jednota (p.č. 8866/2 reg. „C“) a firmy XIPRA, s.r.o (p.č. 8866/36 reg. „C“)

Odpoveď:

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

Pripomienka č. 5: Zabezpečiť protihlukové opatrenia aj pre rodinný dom na pozemku 8866/21 reg. „C“, v ÚPN obce je plocha definovaná ako plochy pozemkov a objekty rodinných domov.

Odpoveď:

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

Obec Plavecký Štvrtok, (list č. OcÚ/PŠ/2017/106/1368 zo dňa 15.05.2017)

Súhlasíme s realizáciou variantu č. 1 a to podjazdu v mieste súčasného prejazdu cez železniciu. Zároveň žiadame navrhnúť a realizovať také technické riešenie, ktoré neohrozí majetky občanov a zabezpečí riadne užívanie nehnuteľnosti občanov. Toto riešenie chceme posúdiť ešte pred procesom územného rozhodnutia.

Odpoveď:

- v súčasnosti prebieha súťaž na výber zhotoviteľa. Vybraný zhotoviteľ zároveň vypracuje projektovú dokumentáciu pre túto stavbu. Uvedenú dokumentáciu bude konzultovať s jednotlivými obcami tak, aby bola stavba technicky realizovateľná, a aby dochádzalo k minimálnemu zásahu do existujúcich objektov. V prípade, že

navrhované technické riešenie zasiahne existujúcu stavbu resp. znemožní prístup k nej, dôjde v zmysle platnej legislatívy k majetkoprávnej kompenzácii. Železnice Slovenskej republiky sú povinné zachovať prístup ku všetkým pozemkov. V súčasnom štádiu poznania nie je možné vylúčiť zásah resp. obmedzenie vlastníckych práv občanov. K týmto zásahom však bude dochádzať v minimálnom rozsahu a ŽSR vyvinú maximálnu snahu na minimalizovanie dopadov na občanov.

V prípade, že bude z hľadiska zásahu do majetku občanov výhodnejší nadjazd, tak obec bude súhlasiť aj s týmto riešením.

Odpoveď:

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

V prípade akéhokoľvek poškodenia nehnuteľností občanov žiadame ich plnohodnotné odškodnenie.

Odpoveď:

- pripomienku v plnej miere akceptujeme, v prípade zásahu do vlastníckych práv, resp. ich obmedzení dôjde k majetkoprávnemu vyrovnaníu v zmysle platnej legislatívy.

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

Odpoveď:

- v rámci modernizácie žel. trate bude v priestore žel. zastávky Plavecký Štvrtok uvažované s realizáciou rekonštrukcie priľahlej spevnenej plochy, aby sa umožnil jednoduchý prístup verejnosti na žel. zastávku a došlo k maximálnemu zatraktívneníu a zjednodušeníu dostupnosti železničnej dopravy.

...preto navrhujeme ďalší variant a to mimoúrovňový prejazd na južnej časti obce, variant č. 4. Variant je vyznačený na priloženej mapke. Súčasne v tomto variante je potrebné riešiť aspoň podchod pre peších a cyklistov, súčasne s prechodom pre cestujúcich z jednej strany koľají na druhú.

Odpoveď:

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

Obec Závod, Obecný Úrad, Sokolská 243, 908 72 Závod (list č. 362/2017 zo dňa 10.05.2017)

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

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

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

Odpoveď:

- nakoľko predložená mierka v Správe o hodnotení je 1:10 000, v prípade riešenia nadjazdu v oblúku (posun samotného bodu preklenutia o niekoľko desiatok metrov) predstavuje totožné koncepčné riešenie - nahradenie v mieste priecestia. Preverenie konkrétneho riešenia a ďalšie podrobné návrhy budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie, navrhovateľ sa nebráni hľadaniu takej podoby technického riešenia náhrady nadjazdu, aby bola prijateľná pre obec. Z pohľadu realizovateľnosti však výrazne preferuje nadjazd.
- realizácia protihlukových opatrení bude vychádzať z požiadaviek určených hlukovou štúdiou a ich vyhotovenie bude prerokované so subjektom, v ktorého správe budú protihlukové steny.

Obec Borský Svätý Jur (list č. OcÚ BSJ-209/17 zo dňa 18.05.2017)

Na základe nejednotného názoru na zrušenie jedného zo železničných priecestí 19 alebo 20 navrhujeme ponechať ešte tento problém otvorený, lebo až po medializácii občania vyjadrujú svoje názory a pripomienky. Priecestie 19 nás dovedie k pozemkom a lesným porastom, ktoré sú za diaľnicou, priecestie 20 zas do obce Kúty. Kataster obce Borský Svätý Jur je veľký a zaberá plochu 3972 ha.

Odpoveď:

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

Obec Čáry (list 365/2017 zo dňa 22.05.2017)

Obec Čáry spolu s obcou Kúty podávajú požiadavku na vybudovanie nadjazdu pre cyklistov a peších na žkm cca 51,780 v mieste bývalého železničného priecestia na ceste Čáry – Kúty. Napriek tomu, že toto priecestie bolo zrušené, je tento úsek často využívaný cyklistami aj chodcami na skrátenie trasy ako na dochádzanie za prácou, cykloturistiku. Týmto sa daný úsek stáva vysoko rizikovým...

Odpoveď:

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

Obec Brodské, (list č. OcÚBro-217/2017-001 zo dňa 15.05.2017)

Obec Brodské nesúhlasí s vybudovaním cestného nadjazdu v mieste stávajúceho priecestia z dôvodu zásahu do súkromia, bariérového efektu, obmedzenia prístupu k nehnuteľnostiam a pod., ale i naďalej trvá na náhradnom riešení buď formou vybudovania podjazdu resp. vybudovaním nového cestného nadjazdu na poľnej ceste SZ od stávajúceho priecestia v mieste bývalého priecestia. Zo stretnutia s občanmi vyplynul nesúhlas s vybudovaním nadjazdu v mieste stáv. priecestia ale i zároveň možnosť zrušenia stávajúceho priecestia za predpokladu vybudovania nadjazdu minimálne pre poľnohospodárske stroje a techniku.

Odpoveď:

- Obec Brodské sa nachádza vo vzdialenosti 1,5 km od toku rieky Morava, preto je tu predpoklad vysokej hladiny podzemnej vody a finančne náročná realizácia ako aj prevádzka podjazdu. Podľa predbežných informácií od geológa je výška hladiny podzemnej vody 2 m pod terénom. Vysoká hladina podzemnej vody je rizikovým faktorom pri budovaní podjazdu pod úroveň hladiny podzemnej vody a zatekanie spôsobené morálnou zastaranosťou je potenciálnym problémom pri prevádzkovaní podjazdu. Náklady na prevádzku podjazdu bude znášať správca komunikácie.
- Z pohľadu šírkového záberu je realizácia podjazdu a nadjazdu ekvivalentná. V prípade nadjazdu je o niečo dlhšia rampa na vystúpanie na nadjazd. V rámci procesu EIA nebolo od poľnohospodárov doručené žiadne stanovisko, zároveň sa nezúčastnili verejného prerokovania, preto ich stanovisko k tejto problematike nie je známe.
- navrhovateľ považuje realizáciu nadjazdu v mieste súčasného priecestia po zvážení všetkých dostupných informácií za najpriateľnejší variant, v ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude projektant hľadať také riešenie a tvar nadjazdu, aby došlo k minimalizácii zásahu do vlastníckych práv obyvateľov a minimalizácii zásahu do ich súkromia.

Obec nesúhlasí s vybudovaním klasickej protihlukovej steny. Navrhujeme riešiť protihlukovú ochranu formou nízkej protihlukovej steny, ktorá začína byť štandardom v okolitých krajinách a je plnohodnotnou náhradou klasických stien. Nemá rušivý dopad na krajinotvorbu a urbanizmus, má nižšie nadobúdacie a udržiavacie náklady, rýchlejšia a jednoduchšia montáž.

Odpoveď:

- požiadavka bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložená projektantovi. Protihlukové opatrenia budú navrhnuté v súlade so závermi hlukovej štúdie.

Obec Veľké Leváre (list č. 3426/2017/ST zo dňa 16.5.2017)

S navrhovaným zrušením žel. priecestia č. 14 v žel. km 32,708 Obec Veľké Leváre nesúhlasí, nakoľko uvedené žel. priecestie slúži na prejazd obyvateľom žijúcim v tejto lokalite v rodinných domoch, firmám a poľnohospodárskym farmárom pôsobiacim za železnicou. Navrhujeme vybudovanie nadjazdu na žel. priecestí č. 14 a s nadjazdom na žel. priecestí č. 15 súhlasíme.

Zároveň žiadame posúdiť možnosť riešenia nákladnej dopravy pre firmy v lokalite za železnicou (žel. priecestie č. 14) tak, aby neboli dotknutí týmto riešením obyvatelia Obce Veľkých Levár, ktorí tu žijú a bývajú v zástavbe rodinných domov.

Upozorňujeme, že v časti obce, kde je navrhovaná komunikácia zo strany Železníc SR, pri zrušení žel. priecestia č. 14 je v územnom pláne toto územie určené na výstavbu rodinných domov.

Platný územný plán Obce Veľké Leváre nerieši zrušenie žel. priecestia č. 14.

Odpoveď

- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Cost-Benefit analýza (CBA) alebo Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a mimofinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým zmyslom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).
- **štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.**
- priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14. K variante náhrady priecestia č. 15 nadjazdom Bratislavský samosprávny kraj nemá námietky.
- V zmysle platného územného plánu v kap. 2.13 Návrh verejného dopravného vybavenia, 2.13.1 Širšie dopravno-komunikačné väzby – návrh rozvoja je v návrhu riešenia z hľadiska širších dopravno-komunikačných väzieb obsiahnutý „návrh mimoúrovňového prevedenia cesty III/00232 (prečíslovaná na 1100) Veľké Leváre – Závod nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu, ktorý je súčasťou programu modernizácie predmetnej železničnej trate.“ V kap. 2.13.2 Cestná komunikačná sieť v území – návrh rozvoja je „v riešení rozvoja dopravy a dopravného vybavenia obce navrhnuté mimoúrovňové prevedenie existujúcej miestnej obslužnej komunikácie (vedenej medzi existujúcimi zastavanými územiami

obce a existujúcimi výrobnou-obslužnými a distribučno-skladovacími areálmi situovanými medzi železničnou traťou a diaľnicou D2) nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu – navrhnutý cestný nadjazd nie je súčasťou programu modernizácie železničnej trate.“

- v prípade variantu nahradenia priecestia č. 15 nadjazdom a zrušenia priecestia č. 14 bude v kompetencii obce v budúcnosti dobudovať nadjazd v mieste priecestia č. 14 či už zo zdrojov obce, alebo združených prostriedkov zainteresovaných subjektov.
- nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix cez priecestie č. 14 je aj v súčasnosti odkláňaná na cestu 1100 tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava (list č. 06080/2017/SCDPK/36447 zo dňa 16.05.2017)

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

Útvar vedúceho hygienika rezortu MDVRR SR (list č. 09233/2017/ÚVHR/37290 zo dňa 18.05.2017)

MDV SR, Útvar vedúceho hygienika je toho názoru, že je potrebné doplniť resp. spresniť nasledovné:

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

Odpoveď autora hlukovej štúdie:

- Kritérium je stanovené na základe vyhlášky č. 549/2007 Z. z. Vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí §2 - Základné pojmy, zs) okolie je: 1) územie do vzdialenosti 100 m od osi priľahlej koľaje železničnej dráhy. V tabuľke 3.5 je ale preklep v posledných piatich riadkoch:
 - o Prípustné hodnoty Hluk zo železničných dráh pre výpočtový bod
 - V21 správna hodnota 45 namiesto 55
 - V22/MH5 správna hodnota 55 namiesto 45
 - V23/MH6 správna hodnota 55 namiesto 45
 - V24 správna hodnota 45 namiesto 55
 - V25 správna hodnota 55 namiesto 45

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

2. nesúlad medzi konštatovaním uvedeným v časti Vyhodnotenie možného vplyvu hluku na zdravie (protokol A_146_2016, Klub ZSP vo vibroakustike), v ktorom sa konštatuje, že na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z mobilných a stacionárnych zdrojov hluku zo žel. dráh, ktoré súvisia iba s prevádzkou

modernizovanej trate pre denný, večerný a nočný čas podľa limitov prípustných hodnôt hluku zo žel. dráh pre kategóriu územia II. a III., v priestore pred oknami obytných miestností prípustné hodnoty nie sú prekročené a údajmi v tabuľke č. 3.5 Posudzované a prípustné hodnoty vo zvolených imisných bodoch týkajúcimi sa posudzovaných hodnôt iba od činnosti posudzovanej stavby.

Odpoveď autora hlukovej štúdie:

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

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

Odpoveď:

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

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

Odpoveď:

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

- gynekológia (1 lekár)
- dermatovenerológia/dermatológia (1 lekár)
- ortopédia (1 lekár)
- praktický lekár pre dospelých (4 lekári)
- všeobecný lekár pre deti a dorast – pediatria (2 lekári)
- psychiatria (2 lekári)

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

- dentálna hygiena (1 lekár)
- interná ambulancia (1 lekár)
- stomatológia (3 lekári)

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

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

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

Uvedené prevádzky sa vzhľadom na svoj charakter nezaraďujú do kategórie I. (územie s osobitnou ochranou pred hlukom – napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály) v zmysle prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy), stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. vzťahuje sa na nich ochrana prislúchajúca územiu kategórie II.

Úrad verejného zdravotníctva SR, Trnavská cesta 52, P.O.BOX 45, 826 45 Bratislava (list č. OHŽP – 1415/2017 zo dňa 12.05.2017)

S predloženou Správou o hodnotení súhlasí. Z hľadiska ochrany verejného zdravia pre územné konanie požadujeme:

- navrhnuť opatrenia na ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami z rekonštrukčných prác a súvisiacej prevádzkovej a náhradnej dopravy
- merania hluku v kritických bodoch počas skúšobnej prevádzky a v prípade nedodržaní prípustných hladín hluku riešiť ďalšie protihlukové opatrenia

Odpoveď:

- opatrenia na ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami z rekonštrukčných prác budú pozostávať najmä z kropenia prašných povrchov a udržiavania čistých komunikácií, určenia doby, kedy môže prebiehať

výstavba a výbere prístupových komunikácií na stavenisko. Uvedená požiadavka v zmysle stanoviska ÚVZSR má byť zodpovedaná v územnom konaní.

Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava

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

KPÚ BA nesúhlasí s vyjadrením na str. 94 a to prejudikáciou archeologického potenciálu len formou ohlásenia nálezu. KPÚ BA trvá na predložení projektovej dokumentácie na podrobné vyhodnotenie a s plánovaným trasovaním, vyhodnotením dočasných záberov, odstraňovania pôdneho krytu a akejkolvek skrývky ornice, resp. akejkolvek stavebnej čionnosti vyžadujúcej si zemné práce.

Odpoveď:

- projektová dokumentácia bude v zmysle požiadavky KPÚ predložená na podrobné vyhodnotenie v územnom a stavebnom konaní v zmysle §30 ods. 4) a §41 ods. 4) pamiatkového zákona.

farár Marian Vojtko, Rímskokatolícka cirkev, Farnosť Borský Svätý Jur, Rímskokatolícky farský úrad, SNP 3, 908 79 Borský Svätý Jur, list č. 24/2017 osobne odovzdaný zástupcom obce na verejnom prerokovaní v Moravskom Svätom Jáne

...chcem touto formou vyjadriť negatívne stanovisko k zámeru zrušiť železničné prejazdy v katastri obce Borský Svätý Jur na kútskej a pesermlynskej ceste.

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

I keď sa jedná o investíciu vo verejnom, či dokonca medzinárodnom záujme, ŽSR musia rešpektovať aj práva obyvateľov, a na investíciu si musia zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky...

Odpoveď:

- stanovisko pojednáva o priecestí 19 a 20. V rámci modernizácie železničnej trate je vo variante 1 navrhnuté na zrušenie priecestie č. 19 a priecestie 20 bude nahradené nadjazdom, v prípade variantu 2 je na zrušenie navrhované priecestie č. 20 a na nahradenie nadjazdom priecestie č. 19. V každom variante teda bude nahradené jedno priecestie nadjazdom a jedno bude pre vzájomnú blízkosť zrušené a dopravne napojené na nahradené priecestie,
- ako preferovaný je v Správe o hodnotení uvedený variant č. 1. – nahradenie priecestie č. 20. Uvedené priecestie je významnou spojnicou medzi obcami Borský Svätý Jur a Kúty a zároveň predstavuje prístupovú komunikáciu k rieke Myjava a je často využívaný obyvateľmi na cyklistiku či prechádzky.
- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich

celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).

- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.
- zachovaním priecestia č. 20 tak bude naplnená požiadavka p. farára, aby bol zachovaný prístup k pozemkom, ako aj prístup k rieke.
- v prípade realizácie náhrady jedného z priecestí bude zabezpečené dobudovanie predĺženia poľných ciest k druhému priecestiu tak, aby prístup na všetky pozemky zostal zachovaný.

Ing. Peter Bartošek a Ing. Zuzana Bartošková, č.d. 1158, 908 73 Veľké Leváre (list doručený na obecný úrad 10.05.2017), **Augustín Stískal a Mgr. Zuzana Stískalová**, č.d. 1157, 908 73 Veľké Leváre (list doručený na obecný úrad 10.05.2017)

...žiadame zachovanie priecestia č. 14. Plánované zrušenie priecestia a následné presmerovanie nákladnej dopravy z okolitých firiem podľa plánovaného zámeru vedie popri trvale obývaných rodinných domoch a pre obyvateľov týchto domov by toto presmerovanie malo za následok zhoršenie životného prostredia z dôvodu zvýšenej hlučnosti, zvýšenie prašnosti ovzdušia a narušenie doterajšieho pokoja.

Odpoveď

- v prípade zrušenia priecestia č. 14 bude
- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Cost-Benefit analýza (CBA) alebo Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a mimofinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým zmyslom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).
- **štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.**
- priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií

- zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14. K variantu náhrady priecestia č. 15 nadjazdom Bratislavský samosprávny kraj nemá námietky.
- V zmysle platného územného plánu v kap. 2.13 Návrh verejného dopravného vybavenia, 2.13.1 Širšie dopravno-komunikačné väzby – návrh rozvoja je v návrhu riešenia z hľadiska širších dopravno-komunikačných väzieb obsiahnutý „návrh mimoúrovňového prevedenia cesty III/00232 (prečíslovaná na 1100) Veľké Leváre – Závod nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu, ktorý je súčasťou programu modernizácie predmetnej železničnej trate.“ V kap. 2.13.2 Cestná komunikačná sieť v území – návrh rozvoja je „v riešení rozvoja dopravy a dopravného vybavenia obce navrhnuté mimoúrovňové prevedenie existujúcej miestnej obslužnej komunikácie (vedenej medzi existujúcimi zastavanými územiami obce a existujúcimi výrobnou-obslužnými a distribučno-skladovacími areálmi situovanými medzi železničnou traťou a diaľnicou D2) nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu – navrhnutý cestný nadjazd nie je súčasťou programu modernizácie železničnej trate.“
 - v prípade variantu nahradenia priecestia č. 15 nadjazdom a zrušenia priecestia č. 14 bude v kompetencii obce v budúcnosti dobudovať nadjazd v mieste priecestia č. 14 či už zo zdrojov obce, alebo združených prostriedkov zainteresovaných subjektov.
 - nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix cez priecestie č. 14 je aj v súčasnosti odkláňaná na cestu 1100 tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

Ing. Milan Dunár, 908 73 Veľké Leváre 1116 (list zo dňa 10.05.2017)

1. Nesúhlasím so zrušením exist. priecestia č. 14

Odpoveď

- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď).
- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.
- v prípade zrušenia priecestia č. 14 bude zabezpečené cestné prepojenie k nahradenému priecestiu č. 15
- priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je

preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14.

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

2. V projekte nie je zapracovaný existujúci podjazd, ktorý sa nachádza vedľa potoka Rudavy

Odpoveď

- v Správe o hodnotení je tabuľka existujúcich železničných mostov. V rámci modernizácie žel. trate prebehne obnova železničných mostných objektov pre zabezpečenie normovej priestorovej priechodnosti a triedy zaťaženia D4., Uvedená požiadavka bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie prerokovaná so správcom vodného toku, ktorý určuje podmienky technického riešenia.

3. Som samostatne hospodáriaci roľník, farmu mám na jednej strane a pôdu na druhej strane železnice. Z uvedeného dôvodu neviem zabezpečiť prechod zvierat na pastvu. Vzhľadom na to, ako som už spomínal, že farmu mám na jednej strane železnice a pôdu na druhej strane železnice, zrušením podjazdu a nadjazdu by to bolo pre mňa likvidačné.

Odpoveď

- v prípade zrušenia priecestia č. 14 bude vybudované cestné prepojenie k nahradenému priecestiu č. 15, čím bude zabezpečené zachovanie prístupu na všetky pozemky vo vlastníctve tretích strán.

Cemix, s.r.o., 908 73 Veľké Leváre 1304 (list zo dňa 11.05.2017)

Nesúhlasíme so zrušením priecestia č. 14. priecestie č. 15 je k areálu spoločnosti vzdialenejšie a preto navrhované zrušenie priecestia č. 14 by spôsobilo zvýšenie nákladov súvisiacich s podnikateľskou činnosťou.

Cesta smerujúca k priecestiu č. 14 vedie popri rodinných domov, čím by sa v značnej miere zmenila kvalita a bezpečnosť ich života.

Odpoveď

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

- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.
- nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix je aj v súčasnosti za priecestím č. 14 odkláňaná na cestu 1100 (čiže 230 m od priecestia č. 15) tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.
- prístup k priecestiu č. 14 a k areálu Cemix by bol zároveň umožnený cez mimoúrovňový prechod pre peších a cyklistov na železničnej stanici, odkiaľ je plánované vybudovanie chodníka k priecestiu č. 14. Tým by bola obchádzka pre peších a cyklistov minimalizovaná.

Žiadame zachovanie neobmedzeného prístupu do areálu spoločnosti počas celého obdobia uskutočňovania navrhovanej činnosti

Odpoveď

- akceptujeme. Postup prác bude bližšie špecifikovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Kynologické Centrum, Zámočnícka 156, 908 73 Veľké Leváre (list zo dňa 11.05.2017)

Výsvikový areál Kynol. Centra sa nachádza oproti fi Cemix. Týmto rozhodnutím by vzniklo veľké obmedzenie pôvodného zámeru Kynol. centra, zhoršila by sa dostupnosť k výcvikovej ploche pre občanov.

Výbor Kynol. centra nesúhlasí s navrhovaným variantom a odporúča vybudovanie nadjazdu na mieste zrušeného žel. priecestia č. 14. Faktom je, že výstavba nadjazdu a výstavba plánovanej komunikácie majú rovnakú nadobúdaciú hodnotu s tým rozdielom, že pre cestu nie sú doriešené finančné podmienky ohľadom výkupu pozemkov.

Odpoveď

- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď).
- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.
- nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix je aj v súčasnosti za priecestím č. 14 odkláňaná na cestu 1100 (čiže 230 m od priecestia č. 15) tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

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

Richard Nimsch, Veľké Leváre, email zo dňa 12.5.2017, evidenčné č. v spise Obecného úradu 3719/2017

Priecestie č. 14 slúži na prejazd firmám pôsobiacim v lokalite za železnicou, slúži obyvateľom RD za železnicou. Alternatívny objazd predĺži obyvateľom čas strávený cestovaním, zníži ich životný komfort. Zrušením priecestia sa predĺži čas dojazdu záchranných zložiek do dotknutých lokalít. V lesných lokalitách Vojenských lesov dochádza každoročne k niekoľkým požiarom. Obyvatelia strácajú možnosť rekreácie – priecestie slúži cyklistom, turistom, hubárom... Vybudovanie alternatívneho spojenia cez jeden prejazd na žkm 33,643 nie je v tomto prípade adekvátnym riešením, nakoľko výrazne obmedzuje dostupnosť lokality.

Odpoveď

- procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia, nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).
- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.
- riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.
- prístup k priecestiu č. 14 by bol zároveň umožnený cez mimoúrovňový prechod pre peších a cyklistov na železničnej stanici, odkiaľ je plánované vybudovanie chodníka k priecestiu č. 14. Tým by bola obchádzka pre peších a cyklistov minimalizovaná.

Ing Bibiana Štefanovičová a Juraj Štefanovič, Lozornianska 33, 900 51 Zohor (list doručený na obecný úrad Zohor 15.05.2017)

Touto cestou podávam pripomienku k železničnému podchodu na žel. stanici v Zohore. Navrhujem, aby podchod pre peších a cyklistov bol realizovaný pod celou traťou a ústil na ceste smerom od žel. stanice k plánovanému záchrannému parkovisku.

Odpoveď

- navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie žel. trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom

cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Nikoleta Ščasná, Dolná 143, 90051 Zohor

Som za vybudovanie prechodu pre peších v úseku obce Zohor na druhú stranu žel. trate mimo žel. stanice Zohor.

Odpoveď

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

Libor Matlovič, mail zo dňa 15.5.2017, spisové číslo pridelené Obecným úradom Zohor 063/17/ST

Navrhujem rozšíriť staničnú cestu zo strany železnice.

Odpoveď

- s rozšírením staničnej cesty nie je v projekte uvažované, nakoľko poskytnuté prostriedky sú viazané na modernizáciu žel. trate a nevyhnutné súčasti.

Henrieta a Miroslav Ondraček, Lozornianska 39, 900 51 Zohor (list zo dňa 15.05.2017)

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

Odpoveď

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

Slavomír Dudek, Sadová 30, 900 51 Zohor (list zo dňa 16.05.2017)

Navrhujem, aby sa rozšíril nadjazd o pruh pre cyklistov a peších.

Odpoveď

- presné parametre cesty budú určené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v spolupráci s orgánmi cestnej dopravy, obcou a budúcim správcom cesty

PhDr. Jozef Brezanský, Lozornianska 5, 900 51 Zohor (list zo dňa 15.05.2017)

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

Odpoveď

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

Jozef Gerthofer, Kvetná 35, 90051 Zohor, list zo dňa 12.6.2017

Občania, pán starosta a členovia zastupiteľstva v Zohore, máme už dlhší čas záujem o vybudovanie cyklotrasy Vysoká pri Morave – Zohor – Lozorno. V rámci rekonštrukcie železničnej trate budú zrušené všetky prejazdy a prechody cez železničnú trať. Na základe tejto skutočnosti dávam pripomienku k zváženiu možnosti rekonštrukcie už jestvujúceho podchodu. Tento podchod sa nachádza na cca 11,5 km trate Bratislava – Kúty, šírka podchodu 190 cm, výška 120. Touto cestou by som poprosil kompetentných odborníkov o obhliadnutie lokality a následné riešenie, ktoré by umožnilo cyklistom krásne cyklotúry v prírode, prípadne cestu bicyklom do zamestnania. Zároveň by slúžil ako migračný chodník pre rôzne živočíšne druhy, ktoré budú modernizáciou trate oddelené od ich prirodzeného života.

Odpoveď

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

Anna Polakovičová, Dolná 53, 900 51 Zohor (list zo dňa 15.05.2017)

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

Odpoveď

- prejazd a prechod na druhú stranu žel. trate bude umožňovať nový nadjazd,

- navrhovateľ zároveň akceptoval požiadavku obce a občanov na predĺženie podchodu pre cestujúcich a verejnosť popod všetky staničné koľaje a tým bude zabezpečený ďalší mimoúrovňový prechod cez železničnú trať.

EUROTHERMA, s.r.o. (list zo dňa 19.05.2017)

Mimo zastavanej časti obce Plavecký Štvrtok sa nachádza zóna PTPZ Eurovalley, zóna D – rekreačná zóna Plavecký Štvrtok – Sektor bývania a služieb, na ktorej je plánované vybudovanie protihlukovej bariéry pri modernizácii trate. Nakoľko záťaž bude zvýšená tak obyvatelia tejto lokality žiadajú vybudovanie protihlukovej steny na celom úseku rekreačnej zóny.

Odpoveď

- protihlukové opatrenia budú realizované v takom rozsahu, aby boli dosiahnuté prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy), stanovené vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí (tabuľka nižšie).
- súčasťou novovybudovaných obytných zón situovaných do blízkosti dopravných koridorov by mali byť na vlastné náklady zrealizované protihlukové opatrenia v takom rozsahu, aby boli dosiahnuté hygienické limity pre novú obytnú zástavbu. Nie je v kompetencii ŽSR realizovať protihlukové opatrenia pre plánovanú výstavbu.

FirstFarms Agra M s.r.o., Vinohrádok 5741, 901 01 Malacky (list zo dňa 05.05.2017)

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

Odpoveď:

- technické riešenie komunikácie bude spĺňať požiadavky na zabezpečenie prechodnosti pre poľnohospodársku techniku.

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

Zrušením exist. priecestia č. 4 žiadame o vytvorenie prístupu cesty na pozemky. Pri realizácii žiadame o zohľadnenie tech. parametrov poľn. strojov s povrch. úpravou drveného kameniva frakcie 0-63 mm a šírkou cesty 5 m.

Odpoveď:

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

Železničné priecestie 13 – žiadame o prijatie variantu č. 2, ktorý predstavuje nahradenie priecestia nadjazdom, je potrebné zabezpečiť, aby cez vzniknutý nadjazd (náhrada priecestia č. 5) bol

umožnený prejazd s poľnohospodárskou technikou s parametrami maximálnej šírky strojov 4 m, výšky 5 m, váhy 40 t, dĺžky 18 m.

Odpoveď:

- odporúčaným variantom v Správe o hodnotení je variant č. 2
- technické riešenie komunikácie bude spĺňať požiadavky na zabezpečenie prechodnosti pre poľnohospodársku techniku.

Ružena Kupkovičová, Tilgnerova 712/9, 841 04 Bratislava (list zo dňa 29.05.2017), **Renáta Kalužová**, Pavla Horova 6150/20, 841 08 Bratislava (list zo dňa 29.05.2017), **Milan Kupkovič**, Fedáková 36, 841 02 Bratislava (list zo dňa 29.05.2017)

Na verejnom prerokovaní nám bol prezentovaný zámer mimoúrovňového križovania cesty na mieste súčasného žel. priecestia. Takéto riešenie nie je v súlade s územným plánom obce Závod, v ktorom je MÚK odklonené smerom na Moravský Svätý Ján

Vzhľadom na fakt, že vlastníme nehnuteľnosť v tesnej blízkosti železničnej trate aj súčasného priecestia zásadne nesúhlasíme s týmto zámerom a to z týchto dôvodov:

1. Negatívne dopady z pohľadu kvality života už počas samotnej výstavby MÚK v blízkosti našich pozemkov (20-30 m).
2. Negatívne dopady z pohľadu kvality života počas prevádzky MÚK v tesnej blízkosti našich pozemkov.
3. Zmena režimu podzemných vôd v blízkosti našich pozemkov.
4. Dopravné riešenie uvažované v územnom pláne obce vytvorí prirodzený spomaľovač – pozitívny vplyv na hluk, prašnosť a pod.

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

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

Odpoveď:

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

JUDr. Richard Hollý, Sokolská 145, 908 22 Závod (list zo dňa 14.05.2017)

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

1. Vybudovanie nadjazdu v mieste súčasného priechodu bude znamenať závažný zásah do vlastníckych práv občanov. Bude potrebné vyvlastnenie pozemkov v predzáhradkách RD
2. V súčasnej dobe je v danej lokalite už jeden nadjazd a to na druhej strane. V prípade druhého nadjazdu hrozí vytápanie domov, keďže dažďová voda nebude mať kam stekať.
3. Vybudovanie nadjazdu v mieste súčasného priechodu bude znamenať zásadný negatívny zásah do kvality života na sanom mieste (hluk, prach, vibrácie, smog)

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

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

Odpoveď:

- projektant musí navrhnúť také riešenie odvádzania dažďových vôd, aby bolo funkčné a postačujúce pre zrážkové úhrny, ktoré sa v danom území vyskytujú.
- nakoľko predložená mierka v Správe o hodnotení je 1:10000, v prípade riešenia nadjazdu v oblúku (posun samotného bodu preklenutia o niekoľko desiatok metrov) predstavuje totožné koncepčné riešenie - nahradenie v mieste priecestia. Preverenie konkrétneho riešenia a ďalšie podrobné návrhy budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie, navrhovateľ sa nebráni hľadaniu takej podoby technického riešenia náhrady nadjazdu, aby bola prijateľná pre obec i obyvateľov obce. Z pohľadu realizovateľnosti však výrazne preferuje nadjazd.
- informovanie účastníkov konania bude prebiehať v súlade s platnými právnymi predpismi.

Augustín Sauberer, Sokolská 151, 908 72 Závod (list zo dňa 17.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Milan Matok a manželka Alžbeta, 908 72 Závod 163 (list zo dňa 16.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Agneša Schreiberová, Sokolská 147, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Miroslav Papučík, Sokolská 158, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

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

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Soňa Šišuláková, Sokolská 149, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

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

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

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

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Anton Hollý a Helena Hollá, Sokolská 144, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05.2017)

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

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

- totožné stanovisko ako občan Richard Hollý

Občianska iniciatíva občanov obce Plavecký Štvrtok (zástupcovia Miroslav Vykoukal, Plavecký Štvrtok 533, Vladimír Zajáček, Plavecký Štvrtok 506, Miroslav Stacho Plavecký Štvrtok 511)

Nesúhlasné stanovisko k realizácii projektu vo variante 3A a 3B:

1. Projekt nie je v súlade s územným plánom obce a VÚC.
 2. Príľahlé ulice dotknuté plánovanou stavbou slúžia výlučne ako prístupové komunikácie k rodinným domom, šírkové pomery navrhovaných typov komunikácií znemožnia majiteľom bezpečný prístup k nehnuteľnostiam a možnosť parkovania a hrozí absencia zelene.
 3. Výstavba cestnej komunikácie zasiahne súkromné pozemky a zníži bonitu pôdy ostatných pozemkov a nehnuteľností v okolí stavby.
 4. Dôjde k predĺženiu hlavnej cesty o 700m, zvýšeniu prašnosti, hluku, vibráciám, znečisteniu ovzdušia.
 5. Dôjde k zníženiu cien nehnuteľností.
 6. Cestný nadjazd a paralelné cesty zasiahnu do OP PR Bezodné a nachádza sa v tesnej blízkosti prameňa vodného zdroja, ako aj ochranného pásma SPP.
 7. Návrh neprispieva k plynulosti cestnej premávky.
 8. Projekt nerieši preťaženosť cestnej premávky v obci.
 9. Vzhľadom na neexistujúci obchvat obce považujeme za škodlivé a nelogické stavať nadjazd pre budúce napojenie obchvatu v tesnej blízkosti obytnej zóny.
- Žiadame vybudovanie cestného podjazdu v mieste pôvodného železničného prejazdu, t.z. variant č. 1 tak, ako je navrhnuté v projekte hlavného investora – ŽSR.

Odpoveď

- navrhovaná činnosť je vo variantoch 2, 3a, 3b pre priecestie č. 8 v súlade s platným územným plánom obce, keďže obec uvažuje s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu). Prípojné komunikácie k nadjazdu vo variantoch 2, 3a a 3b sú navrhované ako dočasné.
- variant 2, 3a a 3b vznikli na základe požiadavky obce vybudovať nadjazd v mieste plánovaného obchvatu obce. Pôvodným variantom v štúdiu realizovateľnosti bol podjazd v mieste súčasného priecestia.
- vzhľadom na reakcie ľudí prezentované na verejnom prerokovaní a vzhľadom k zmene postoja vedenia obce je pravdepodobne najpriateľnejším variantom pre obec variant č. 1. Nebolo doručené žiadne stanovisko, ktoré by trvalo na realizácii vo variante 3b. Navrhovateľ s uvedeným variantom 1 súhlasí.

Zuzana Čulenová, 900 68 Plavecký Štvrtok 28 (list zo dňa 17.05.2017, list zo dňa 16.05.2017 v mene obyvateľov obce Plavecký Štvrtok)

Zásadne nesúhlasíme, aby bolo jednostranne rozhodnuté o schválení variantu 1.

Nesúhlasíme s výstavbou podjazdu v mieste jestvujúceho žel. priecestia.

Pred konečným rozhodnutím o schválení vybraného variantu stavby a ešte pred zahájením územného konania dôrazne žiadame doriešiť otázky občanov týkajúce sa dopadu stavby na dotknuté nehnuteľnosti

1. Zásah stavby do pozemkov a nehnuteľností vo vlastníctve občanov v mieste stavby v prípade variantu 1 – križovanie žel. trate podjazdom v mieste existujúceho priecestia.

Odpoveď:

- presné umiestnenie a tvar mimoúrovňového kríženia bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie,
- v prípade líniových stavieb ide o štandardný postup, kedy sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie spracováva v predprojektovom štádiu. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe je takýto rozsah a takáto podrobnosť v štádiu variantnosti nereálnymi požiadavkami - ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj nákladovosti.
- Čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný resp. minimalizovaný.
- V procese EIA je potrebné nájsť koncepcne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.
- V prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona č. 24/2004 Z. z. vypracované tzv. Oznámenie o zmene a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.
- Podkladom pre investora v tomto stupni bola vypracovaná Štúdia realizovateľnosti, ktorá ako optimálny z hľadiska vynaložených nákladov pri zohľadnení možných prínosov uviedla variant 1. Ďalšie varianty boli výsledkom bližšieho poznania lokálnych pomerov a uskutočnených rokovaní so zástupcami obce. Návrh variantov vychádzal z platného územného plánu obce, v ktorom obec počíta s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu).
- V prípade, že dôjde k nevyhnutnému výkupu domov, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátne náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov.

2. Zakladanie stavby, vplyv na výšku hladiny podzemnej vody.

Odpoveď:

- spôsob zakladania stavby bude upresnený po realizácii potrebných prieskumov vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. Možný vplyv stavby na hladinu podzemnej vody v procese výstavby bude závisieť na spôsobe zakladania. V prípade

odčerpávania vôd zo staveniskovej jamy môže dôjsť k dočasnému zníženiu hladiny podzemnej vody.

3. Vplyv na životné prostredie – pri návrhu variantu 1 žiadame odkloniť nákladnú a kamiónovú dopravu na obchvat obce, ktorý je zapracovaný v územnom pláne. Podjazd len pre osobnú a autobusovú dopravu, podchod pre chodcov a cyklistov zníži ekonomickú náročnosť stavby a zmenší dopad na príľahlé pozemky.

Odpoveď

- výstavba plánovaného obchvatu obce Plavecký Štvrtok je v kompetencii vyššieho územného celku. V prípade realizácie obchvatu bude pravdepodobne možné a logické odkloniť nákladnú dopravu na uvedený obchvat. Jeho realizácia však nie je predmetom stavby modernizácie žel. trate.
- v prípade realizácie variantu podjazdu bude podjazd vybudovaný tak, aby bol prejazdný pre všetky druhy dopravy v zmysle platných STN

Variant 4 – do predloženého materiálu žiadame zapracovať návrh riešenia MÚK žel. trate (podjazd) mimo hlavnej cesty, južne od jestvujúceho priecestia s využitím pozemkov ŽSR v blízkosti trate, s vybudovaním podchodu pre peších a cyklistov spojeného s prístupom na nástupištia zastávky v mieste jestvujúceho priecestia.

Odpoveď

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

Miroslav Vykoukal, č.d. 533, 900 68 Plavecký Štvrtok (list a nesúhlasné stanovisko občanov zo dňa 10.05.2017)

Ako občania obce sa proti variantu 3B tvrdo vyhradzujeme a nesúhlasíme s ním. Tento variant je v rozpore s aktuálnym územným plánom obce a nebola k nemu predložená žiadna stavebná štúdia ani štúdia vplyvu na životné prostredie.

Variant 3B ale aj variant 3A by zviedol hlavnú cestu do ulíc, ktoré slúžia výhradne ako vedľajšie prístupové cesty k rodinným domom. V mieste plánovanej výstavby návrhu 3A ale aj 3B je zúžený šírkový profil, takže by týmto variantom došlo k úplnej devastácii akejkoľvek zelene a pred oknami domov by tak ostala iba cesta a železničná trať. Týmto riešením by tiež došlo k predĺženiu hlavnej cesty cez obec o takmer 700m a tým k enormnému zvýšeniu hladiny hluku, prachu, vibrácií a takisto k zamoreniu ovzdušia exhalátmi. Pre viac ako 40 rodín v okolí by bolo riešenie variantom 3 devastujúce a naše pozemky a nehnuteľnosti by výrazne stratili na trhovej hodnote a boli by v budúcnosti ťažko predajné.

Odpoveď

- navrhovaná činnosť je vo variantoch 2, 3a, 3b pre priecestie č. 8 v súlade s platným územným plánom obce, keďže obec uvažuje s vybudovaním obchvatu na severnom

okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu). Prípojné komunikácie k nadjazdu vo variantoch 2, 3a a 3b sú navrhované ako dočasné.

- variant 2, 3a a 3b vznikli na základe požiadavky obce vybudovať nadjazd v mieste plánovaného obchvatu obce. Pôvodným variantom v štúdiu realizovateľnosti bol podjazd v mieste súčasného priecestia.
- vzhľadom na reakcie ľudí na verejnom prerokovaní z vzhľadom k zmene postoja vedenia obce je pravdepodobne najpriateľnejším variantom pre obec variant č. 1. Navrhovateľ s uvedeným variantom súhlasí.

Ing. Margita Fischerová, 900 68 Plavecký Štvrtok 431 (list zo dňa 17.05.2017)

Ako vlastníčka RD Plavecký Štvrtok 516 žiadam o zaradenie medzi účastníkov konania.

Odpoveď

- v zmysle zákona 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie ste podaním stanoviska účastníkom konania v povolení konaní.

Radovan Húska a Iveta Húsková, 541, 900 68 Plavecký Štvrtok 541 (list zo dňa 15.05.2017 a list zo dňa 18.05.2017 v mene obyvateľov obce Plavecký Štvrtok)

...Správa neobsahuje pre nás najpodstatnejšiu časť, ktorou je čo i len zmienka o prípadných zásahoch do obytných objektov, teda o priamom alebo nepriamom vplyve na hmotný majetok, ktorý môže byť stavbou dotknutý. Správa stručne na túto okolnosť uvádza, že „*nevyhnutné zásahy budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, v súčasnom stupni poznania nie je možné určiť rozsah nevyhnutných demolácií a zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie a výkupy pozemkov)*“. V tejto súvislosti stojí za zmienku aj časť Správy, podľa ktorej „*prístup k dotknutým pozemkom (má sa na mysli 21 priecestí) vo vlastníctve iných subjektov bude vo všetkých variantoch zabezpečený*“. Táto časť Správy je podľa nášho názoru v rozpore s predchádzajúcou citáciou, ktorá pripúšťa asanácie resp. výkup pozemkov....

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

Odpoveď:

- presné umiestnenie a tvar mimoúrovňového križenia bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie
- v prípade líniových stavieb ide o štandardný postup, kedy sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie spracováva v predprojektovom štádiu. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe je takýto rozsah a takáto podrobnosť v štádiu variantnosti nereálnymi požiadavkami - ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj nákladovosti.
- čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný resp. minimalizovaný.

- v procese EIA je potrebné nájsť koncepčne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.
- v prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona č. 24/2004 Z. z. vypracované tzv. Oznámenie o zmene a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.
- podkladom pre investora v tomto stupni bola vypracovaná Štúdia realizovateľnosti, ktorá ako optimálny z hľadiska vynaložených nákladov pri zohľadnení možných prínosov uviedla variant 1. Ďalšie varianty boli výsledkom bližšieho poznania lokálnych pomerov a uskutočnených rokovaní so zástupcami obce. Návrh variantov vychádzal z platného územného plánu obce, v ktorom obec počíta s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu).
- navrhovateľ trvá na vyjadreniach uvedených v Správe o hodnotení. Snahou navrhovateľa je minimalizovať zásah do súkromného vlastníctva. V prípade, že predsa len dôjde k takémuto zásahu, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátna náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov.

Bc. Katarína Saňková, č.d. 503, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 15.05.2017)

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

Taktiež si kladíme otázku, čo so zeleňou, ktorú si v našich domoch udržujeme? Trváme na tom, aby táto výsadba ostala neporušená. V civilizovanom svete sa vždy nájde riešenie, ako zeleň zachovať. Taktiež pozdĺž našich domov sa tiahne orgovánový plot. Aké má na toto investor riešenie?

Odpoveď:

- posudzovanie vplyvov na životné prostredie je predprojektovým štádiom. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe je takýto rozsah a takáto podrobnosť v štádiu variantnosti nereálnymi požiadavkami - ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj nákladovosti.
- čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný resp. minimalizovaný. V procese EIA je potrebné nájsť koncepčne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.
- v prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona č. 24/2004 Z. z. vypracované tzv.

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

- výrub stromov sa vykoná len v nevyhnutnom rozsahu. Súčasťou modernizácie žel. trate je aj výsadba nízkorastúcich kríkov na svahoch vysokých násypov a úprava stavbou dotknutých plôch.

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

Odpoveď

- realizáciou mimoúrovňového kríženia cestnej komunikácie a žel. trate nedôjde k zvýšeniu frekvencie prejazdov motorových vozidiel,
- snahou navrhovateľa je minimalizovať zásah do súkromného vlastníctva. V prípade, že predsa len dôjde k takémuto zásahu, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátna náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov,
- obdobie výstavby sa bude viazať na obmedzené časové obdobie. Výstavba podjazdu sa predpokladá v trvaní najmenej 8 a najviac do 14 mesiacov. Zvýšená prašnosť bude najmä v priebehu zemných prác, čo však bude minimalizované vhodnými opatreniami (kropenie povrchov a pod.). K zvýšenej prašnosti a hlučnosti prispievajú aj prejazdy ťažkých mechanizmov zabezpečujúcich ako techniku, tak aj potrebný materiál. Uvedené negatívne vplyvy budú pôsobiť v celej dĺžke výstavby modernizovanej železničnej trate. Na zmiernenie týchto negatívnych vplyvov boli navrhnuté zmierňujúce opatrenia, ktoré budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie (vhodný výber prístupových komunikácií a pod.).

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

Odpoveď:

- projektant bude hľadať také technické riešenie a spôsob zakladania stavby, aby nedošlo k porušeniu statiky okolitých domov,
- bežným postupom je pred zahájením výstavby vykonať pasportizáciu objektov (domov) na týchto prístupových komunikáciách a v blízkom okolí stavby, ktorá bude opakovaná po ukončení výstavby a prípadné poškodenia budú nahradené.

Viera Magulová, 900 68 Plavecký Štvrtok 538 (list zo dňa 23.04.2017)

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

Odpoveď:

1. Správa o hodnotení je vypracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia č. 7987/2016-1.7/at zo dňa 12.12.2016, ktorý určil príslušný orgán v spolupráci s rezortným orgánom a povoľujúcim orgánom. Rozsah hodnotenia vychádzal z prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z.z., ktorý určuje obsah Správy o hodnotení a zároveň prihliadal na stanoviská doručené k Zámeru navrhovanej činnosti.

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

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

Odpoveď:

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

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

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

3. Navrhovaný variant 3b počíta s použitím zvukových bariér chrániacich občanov od akustického hluku od trate, ale nepočíta s frekventovanou rovnobežnou cestnou dopravou podľa zvukových bariér trate, kedy zvuk bude odrážaný priamo k domom. Dnes je rozptyľovaný do okolia všetkými smermi

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

Odpoveď:

- protihlukové steny budú realizované tak, aby k uvedenému javu odrážania zvuku nedochádzalo a aby boli protihlukové steny obojstranne pohltivé,
- hluková štúdia primárne riešila emisiu hluku zo železničnej dopravnej cesty a nevenovala sa jednotlivým variantom cestného križovania železničnej trate. V prípade, že výsledným variantom pre ďalší povolený proces bude variant 3b, bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie aktualizovaná hluková štúdia, ktorá zohľadní dopady zmeny cestnej infraštruktúry na hlukovú záťaž obyvateľstva a navrhne potrebné opatrenia,
- protihlukové steny budú realizované pred spustením železničnej dopravy do prevádzky.

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

Odpoveď:

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

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

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

Odpoveď:

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