

Číslo spisu

OU-TT-OSZP3-2021/003458-014

Trnava

16. 02. 2021



Rozhodnutie

Rozhodnutie zo zisťovacieho konania

Popis konania / Účastníci konania

Rozhodnutie zo zisťovacieho konania na základe Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ kol. č. 1“, k.ú. Boleráz, Bíňovce, Smolenice, ktoré predložil navrhovateľ, Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, IČO: 35729023.

Účastníci konania:

1. Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
2. Obec Smolenice – Obecný úrad, SNP 52, 919 04 Smolenice
3. Obec Boleráz – Obecný úrad, 919 08 Boleráz 586
4. Obec Bíňovce – Obecný úrad, 919 07 Bíňovce č.134

Výrok

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade so zákonom č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na základe Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ kol. č. 1“, k.ú. Boleráz, Bíňovce, Smolenice, ktoré predložil navrhovateľ, Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, IČO: 35729023, vydáva po ukončení zisťovacieho konania podľa § 29 ods. 11 zákona toto rozhodnutie:

Zmena navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ kol. č. 1“, k.ú. Boleráz, Bíňovce, Smolenice uvedená v predložennom Oznámení o zmene navrhovanej činnosti sa

NEBUDE POSUDZOVAŤ

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Na uvedenú činnosť je preto možné požiadať príslušný povolujujúci orgán o povolenie podľa osobitných predpisov.

V ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov rešpektovať podmienky:

- Rešpektovať teleso cesty I/51 a jeho súčasti vrátane mosta ev. č. 51-087 na ceste I/51 (identif. číslo M2448).

- Na prístup na miesto činnosti používať existujúce vjazdy z cesty I/51, cestu I/51 nepoškodzovať ani neznečisťovať, na ceste I/51 a jej súčiastiach nesmie byť ukladaný žiadny stavebný materiál.
- Dokumentáciu pre územné rozhodnutie predložiť k vyjadreniu, v štádiu prípravnej dokumentácie (t.j. pred podaním žiadosti o vydanie územného rozhodnutia), musí byť na Okresnom úrade Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií vyžiadané povolenie výnimky zo zákazu činnosti v ochrannom pásme cesty záväzným stanoviskom.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie ako sa uvádza v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Odôvodnenie

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy, na základe žiadosti navrhovateľa, Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, IČO: 35729023 (ďalej len „navrhovateľ“) doručenej 07.12.2020, začal správne konanie podľa § 18 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie predloženého Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽŽ koľ. č. 1“, k.ú. Boleráz, Biňovce, Smolenice.

Príslušný orgán oznámil dotknutým orgánom, povolujuúcemu orgánu a rezortnému orgánu, že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti začal podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie a vyzval na doručenie stanovísk v zákonom stanovenej lehote a požiadal dotknutú obec o informovanie verejnosti v tejto veci.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracoval, podľa § 22 a prílohy č. 8a k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“) spoločnosť REMING CONSULT a.s., Bratislava.

Okresný úrad Trnava oznámil dotknutým orgánom, povolujuúcemu orgánu a rezortnému orgánu, že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti začal podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie a vyzval na doručenie stanovísk v zákonom stanovenej lehote a požiadal dotknutú obec o informovanie verejnosti v tejto veci.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, resp. Oznámenie o predložení Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bolo zverejnené na úradnej tabuli príslušného orgánu, na webovej stránke príslušného orgánu, na elektronickej úradnej tabuli a na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR, na webovej stránke:

<https://www.enviportal.sk/sk/eia/detail/boleraz-smolenice-krzz-kol-c-1-k-u-boleraz-binovce-smolenice>

Okresný úrad Trnava informoval všetkých známych účastníkov konania, že podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. Do spisu je možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy a výpisy) na Okresnom úrade Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia. Táto informácia bola tiež zverejnená ako súčasť informácie pre verejnosť na uvedenej adrese.

Navrhovaná činnosť, ktorá je predmetom zmeny, sa zaraďuje podľa Prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. do kapitoly . č. 13 Doprava a telekomunikácie,

- položka č. 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných s prahovou hodnotou pre zisťovacie konanie od 5 km do 20 km,
- položka č. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov bez limitu podlieha zisťovaciemu konaniu.

Zmena navrhovanej činnosti podlieha zisťovaciemu konaniu, ktoré Okresný úrad Trnava vykonal podľa § 29 zákona.

Zmena navrhovanej činnosti sa bude realizovať v Trnavskom kraji, okres Trnava, v katastri obcí Boleráz, Biňovce a Smolenice. Navrhovaná činnosť je situovaná v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate v úseku medzi

ŽST Boleráz a ŽST Smolenice. Dotknutý úsek začína na začiatku výhybky č. 6 v Dopravni DOT Boleráz a končí na začiatku výhybky č. 1 v Dopravni DOT Smolenice. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 4 947 m.

Dotknutým je traťový úsek medzi ŽST Boleráz - ŽST Smolenice, ktorý je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Trať bola vybudovaná ako odklonová trať v prípade rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo pri nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati štátna hranica ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava.

Predmetná železničná trať je sčasti vedená na mierne vysokom násype železničného telesa v rovinnom až mierne zvlnenom teréne a sčasti v záreze, najmä okolo vodnej nádrže Boleráz. Smerové vedenie trate je podmienené morfológiou krajiny, ktorú smerovými oblúkmi (min. 385 m a max. 1 000 m) výrazne nenarúša. Pozdĺžny sklon jestvujúcej trate stúpa od ŽST Boleráz v rozmedzí od 0,5 ‰ do 7,4 ‰. Od okolitého terénu tvoreného prevažne poľnohospodársky obrábanou pôdou je železničné teleso oddelené nespivenými priekopami. Miestami však abscentuje akéhokoľvek odvodňovacie zariadenie, najkritickejšie miesto je úsek trate od km 17,000 po km 17,800 vedený v záreze bez odvodňovacieho zariadenia. Od km 17,660 po km 17,763 po pravej strane trate v smere staničenia je vybudovaný monolitický priekopový múrik, ktorý plní ako odvodňovaciu funkciu, tak aj zabezpečuje príľahlý svah nad traťou.

Železničný zvršok s rozchodom 1 435 mm je tvaru T a 49E1 na betónových podvaloch (SB3 a SB4 s drevenými podvalovými vložkami a drevené podvaly) s tuhým upevnením koľajníc miestami po dobu životnosti. Železničný zvršok je z roku 1966, posledná väčšia obnova trate bola vykonaná v rokoch 1980 – 1990. Trakčné vedenie v danom úseku bolo vybudované a uvedené do prevádzky v roku 1982, úsek je napájaný jednofázovou striedavou trakčnou sústavou 25 kV 50 Hz. V súčasnosti je po dobu životnosti a nespĺňa aktuálne platné predpisy a normy, trakčné stĺpy na širšej trati sú betónové bez svorníkov, výmenné polia sú v dĺžke troch rozpätí, zakotvené na oceľový trubkový stožiar s protikotvou, pevné body sú zakotvené na betónový stožiar s protikotvou. Ochranné opatrenia pred dotykom neživých častí sú v súčasnosti zabezpečené priamym ukoľajnením oceľových konštrukcií so zemou trakčnej siete (koľajnicou).

V súčasnosti je na trati prevádzková rýchlosť 80 km/h, zábrzdna vzdialenosť je 700 m.

Traťový úsek Boleráz - Smolenice je aktuálne zabezpečený traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie podľa TNŽ 34 2630 typu automatické hradlo bez oddielového návěstidla pri trati. V príľahlých železničných staniaciach sú prevádzkované staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie podľa TNŽ 34 2620, diaľkovo ovládané z dispečerského pracoviska v ŽST Jablonica. Návěstidlá sú svetelné, výhybky sú prestavované trojfázovými elektromotorickými prestavníkmi, voľnosť koľají je zisťovaná pomocou počítačov osí.

Na riešenom úseku trate sa nachádza zastávka Bíňovce (km 18,605 – 18,749) s nástupiskom so šírkou cca 1500 mm a dĺžkou 144 m. Jej súčasťou je pôvodná výpravná budova, ktorá je dnes pre dopravnú cestu nepotrebná, je uzavretá a nevyužívaná. V súčasnosti je možnosť ochrany cestujúcich pred nepriaznivými poveternostnými podmienkami len pod prístreškom prináležiacom k pôvodnej výpravnej budove.

V dotknutom úseku trate ležia 4 priepusty, ktoré sú čiastočne zanesené, príľahlé odvodňovacie ryhy nie sú ideálne vyspádované:

- Rúrový priepust v km 15,488 o svetlosti 0,6 m je v súčasnosti nefunkčný, zasypaný pod príľahlým terénom.
- Rúrový priepust v km 16,518 so svetlou šírkou 0,6 m premoštuje občasný vodný tok, pozostáva zo železobetónových rúr s kolmými čelami. Rímasy a podvalové nosníky sú značne presypané, vtoková aj výtoková časť sú značne zanesené.
- Priepust v km 17,788 je železobetónovým doskovým mostom so zabetónovanými koľajnicami a presypanými rímami doplnenými o betónové prefabrikáty na zachytávanie zosypávajúceho sa štrku. Koľajové lôžko sa aktuálne zosypáva a dno priepustu je značne zanesené.
- Priepust v km 19,262 je rúrový, so svetlým otvorom 0,6 m. Okolie ríms je zarastené, nutný obrys koľajového lôžka nevyhovuje, dno priepustu je zanesené a okolie vtoku a výtoku zarastené náletovými drevinami.
- V dotknutom úseku trate ležia 3 železničné mosty, ktoré sú v rôznej miere poškodené a nevyhovujú súčasným parametrom:
- Most v km 16,029 je jednopoložový železobetónový doskový most ponad Bíňovský potok s rozpätím 5,9 m, dĺžkou premostenia 5,0 m a celkovou dĺžkou 13,5 m. Postavený bol v roku 197, posledná rekonštrukcia vykonaná v roku 1979.
- Most v km 18,022 je jednopoložový, kamenný oblúkový most ponad tok Trnávka s rozpätím 4,6 m, dĺžkou premostenia 4,0 m a celkovou dĺžkou 14,0 m. Postavený bol v roku 1907, od výstavby nebola vykonaná jeho rekonštrukcia.
- Most v km 18,127 je železobetónový doskový most ponad poľnú cestu a potok Trnávka (resp. občasný vodný tok) s rozpätím 8,65 m, dĺžkou premostenia 7,75 m a celkovou dĺžkou 13,15 m. Most bol postavený v roku 1907 a v roku 1947 bol prestavaný.

Na trati ležia tiež dve priecestia, konkrétne v km 15,457 na miestnej asfaltovej komunikácii a v km 19,256 na poľnej ceste.

Cieľom rekonštrukcie dotknutého úseku železničnej trate je dosiahnutie normových parametrov železničnej dopravnej cesty, zaistenie dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky, dosiahnutie predpísaných štandardov, zníženie rozsahu údržby a v neposlednom rade aj zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných 80 km/h na rýchlosť 90 km/h s miestnym obmedzením.

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia pri svojom rozhodovaní prihliadol na povahu a rozsah navrhovanej činnosti, miesto vykonávania činnosti, rozsah očakávaných vplyvov a na písomné stanoviská, o ktoré podľa § 23 ods. 1 zákona požiadal rezortný orgán (Ministerstvo dopravy a výstavby SR), dotknuté orgány (Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia a oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trnave, Regionálny úrad verejného zdravotníctva Trnava, Trnavský samosprávny kraj, Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií s pôsobnosťou v obvode Trnava, Okresný úrad Trnava, odbor výstavby a bytovej politiky, Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Okresný úrad Trnava, odbor krízového riadenia) a dotknutú obec (Obce Smolenice, Bíňovce a Boleráz).

Zo zisťovacieho konania, vykonaného na základe oznámenie o zmene navrhovanej činnosti a po zohľadnení doručených stanovísk k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré sú uvedené ako podmienky vo výrokovej časti tohto rozhodnutia, a ktoré bude potrebné zohľadniť pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavieb a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Okresný úrad Trnava pri svojom rozhodovaní prihliadal na kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona, na miesto navrhovanej činnosti, na význam očakávaných vplyvov na životné prostredie a na písomné stanoviská, ktoré podľa § 23 ods. 4 zákona doručili v procese posudzovania tieto subjekty:

1. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia:

a) Štátna správa odpadového hospodárstva, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2021/003767-002 zo dňa 13.01.2021:
Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, štátna správa odpadového hospodárstva nemá pripomienky k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Boleráz - Smolenice, KRŽZ koľ.č.1“ a nepožaduje, aby zmena predmetnej navrhovanej činnosti bola premetom zisťovacieho konania v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

b) Štátna správa ochrany ovzdušia, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2021/003765 zo dňa 12.01.2021:

Po preskúmaní predloženého zámeru navrhovanej činnosti orgán ochrany ovzdušia na OÚ Trnava vydáva nasledovné stanovisko:

- V zmysle platných právnych predpisov v oblasti ochrany ovzdušia (zákona o ovzduší a príslušných vykonávacích vyhlášok v platnom znení) realizáciou navrhovanej činnosti nevzniká žiadny stacionárny zdroj znečisťovania ovzdušia v kategórii stredný alebo veľký zdroj.

- V prípade vzniku malých stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia (MZZO), ich povoľovanie je v kompetencii príslušnej obce v zmysle § 27 zákona o ovzduší. V zmysle § 17 ods.1 písm. a) zákona o ovzduší na umiestnenie MZZO nie je potrebný súhlas orgánu ochrany ovzdušia. Súhlas sa vyžaduje až na povolenie stavby MZZO a na jeho uvedenie do užívania (do prevádzky); žiadosť o vydanie súhlasu musí okrem všeobecných náležitostí podania obsahovať údaje v zmysle § 17 ods. 3 zákona o ovzduší.

- V prípade, že sa uvažuje s prevádzkou stacionárnych chladiacich zariadení, stacionárnych klimatizačných zariadení, stacionárnych tepelných čerpadel, protipožiarnych zariadení, chladiacich jednotiek chladiarenských nákladných vozidiel a prípojných vozidiel a elektrických rozvádzačov obsahujúcich fluórované skleníkové plyny v množstve 5 ton ekvivalentu CO₂ alebo viac za rok, u p o z o r ň u j e m e prevádzkovateľa na plnenie povinností ustanovených v zákone č. 286/2009 Z. z. o fluórovaných skleníkových plynoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vo vyhláske MŽP SR č. 314/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 286/2009 Z. z., v znení neskorších predpisov.

Tunajší orgán ochrany ovzdušia nemá k predmetnej zmene navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ kol'. č. 1“ z hľadiska ochrany ovzdušia žiadne ďalšie pripomienky ani námietky a záverom konštatuje, že predmetnú zmenu navrhovanej činnosti nie je potrebné posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

c) Štátna vodná správa, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2021/003761 zo dňa 18.01.2021:

Z hľadiska ochrany vodných pomerov požaduje:

- Dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov.
- Dodržať ustanovenia vyhlášky č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd, v nadväznosti na § 39 vodného zákona.
- Dbieť o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- Dôsledne dodržiavať všetky podmienky vydaných rozhodnutí a súhlasov, ako aj interné predpisy, ktoré predstavujú opatrenia proti nepriaznivým vplyvom činnosti na životné prostredie.

d) Štátna správa ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2021/003762 zo dňa 02.02.2021:

- Na predmetnej lokalite platí I. stupeň územnej ochrany prírody a krajiny v zmysle § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, (ďalej len /zákon o ochrane prírody“).
- Vzhľadom k umiestneniu zmeny orgán ochrany prírody nepožaduje posudzovanie tejto činnosti, za predpokladu dodržiavania zákona o ochrane prírody, počas realizácie aj prevádzky. Na plánovaný výrub drevín sa vzťahujú povinnosti ustanovenia podľa § 47 ods. 7 zákona o ochrane prírody.

3. Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov: vyjadrenie č. OU-TT-OOP6-2021/004013 zo dňa 20.01.2021:

Správny orgán po preskúmaní predloženého oznámenia konštatuje, že realizácia navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ kol'. č. 1“ sa týka komplexnej rekonštrukcie jestvujúcej jednokolejnej elektrifikovanej železničnej trate v úseku medzi ŽST Boleráz a ŽST Smolenice, ktorá je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Celková dĺžka úseku je 4 947 m umiestnená v k. ú. Boleráz, k. ú. Bíňovce a k. ú. Smolenice, okres Trnava. Zmena navrhovanej činnosti bude vyžadovať trvalý záber poľnohospodárskej pôdy, potrebný pre umiestnenie niektorých stavebných objektov. V prípade jeho realizácie bude potrebné postupovať v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. v súlade so zákonom č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v platnom znení. Územnoplánovacia dokumentácia má obsahovať lokality predpokladaného záberu poľnohospodárskej pôdy, ich výmery, druh pozemku, skupiny BPEJ, účel funkčného využitia, pričom navrhovaná činnosť musí byť zosúladená s platnými územnými plánmi dotknutých obcí. Predloženú dokumentáciu bude potrebné doručiť tunajšiemu úradu na posúdenie z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy.

4. Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií: vyjadrenie č. OU-TT-OCDPK-2021/000195 zo dňa 11.01.2021:

Ako cestný správny orgán vo veciach ciest I. triedy podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov k Vašej žiadosti o stanovisko k zmene navrhovanej činnosti zaujímate nasledovné stanovisko:

- zmena navrhovanej činnosti sa dotýka aj cesty I/51 v mieste mimoúrovňového križovania cesty s predmetnou železničnou traťou a jej ochranného pásma, ktoré je 50 m od osi cesty mimo sídelného útvaru obce ohraničeného dopravnou značkou začiatok a koniec obce,
- žiadame rešpektovať teleso cesty I/51 a jeho súčasti vrátane mosta ev. č. 51-087 na ceste I/51 (identif. číslo M2448)
- na prístup na miesto činnosti žiadame používať existujúce vjazdy z cesty I/51, cestu I/51 žiadame nepoškodzovať ani neznečisťovať, na ceste I/51 a jej súčiastiach nesmie byť ukladaný žiadny stavebný materiál,
- dokumentáciu pre územné rozhodnutie žiadame predložiť k vyjadreniu, v štádiu prípravnej dokumentácie (t.j. pred podaním žiadosti o vydanie územného rozhodnutia), musí byť na tunajšom úrade vyžiadané povolenie výnimky zo zákazu činnosti v ochrannom pásme cesty záväzným stanoviskom,
- ďalšie požiadavky z hľadiska výkonu štátnej správy nad pozemnými komunikáciami bude tunajší úrad uplatňovať v ďalších stupňoch dokumentácie,
- nakoľko realizáciou činnosti príde k rekonštrukcii železničnej trate, odstráneniu technicky zastaraného a nevyhovujúceho stavu, Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií súhlasí s ukončením

procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti podľa zákona a navrhovanú činnosť nepožaduje ďalej posudzovať

Príslušný orgán podmienky Okresného úradu Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií zapracoval do tohto rozhodnutia.

5. Trnavský samosprávny kraj: vyjadrenie č. 08430/2021/OÚPŽP-2 zo dňa 07.01.2021:

Po preštudovaní dokumentácie oddelenie územného plánovania a životného prostredia TTSK predkladá nasledovné stanovisko.

Železnice SR prostredníctvom oprávneného zástupcu REMING CONSULT a. s. Bratislava predložili oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, predmetom ktorej je kompletná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov v úseku trate Boleráz – Smolenice v k. ú. Boleráz, Biňovce, ktorá je súčasťou trate Trnava - Kúty, a to v celkovej dĺžke 4.947 m mimo zastavané územie obcí. Cieľom rekonštrukcie je dosiahnuť zvýšenie súčasnej traťovej rýchlosti z 80 km/h na 90 km/h, zvýšenie priestorovej priepustnosti, únosnosti železničného spodku, bezpečnosti prevádzky a cestujúcich, a tiež zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania železničnou dopravou. Rekonštrukciou technickej infraštruktúry sa znížia náklady na údržbu riešeného úseku, obmedzí sa možnosť vzniku nepredpokladaných porúch a tým obmedzenia prevádzky. Súčasne sa dosiahne zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľov a na existujúcu kvalitu životného prostredia blízkeho okolia. Súčasťou rekonštrukcie je v celom úseku obnova koľajového zvršku i spodku, nové odvodnenie železničného telesa, nová káblová chránička, nové trakčné vedenie, úprava a obnova traťového zabezpečovacieho zariadenia, úprava a obnova káblovej techniky oznamovacích zariadení, odstránenie a vybudovanie nového nástupiska na zastávke Biňovce, križujúce priecestia budú obnovené v potrebnom rozsahu, rekonštrukcia všetkých jestvujúcich priepustí, čiastočná rekonštrukcia mostných telies v km 16,029 a km 18,022. V km 18,127 bude kompletne zrekonštruovaný most, ktorý je riešený ako samostatná stavba „Boleráz – Smolenice KR žel. most km 18,127“.

Navrhovaná rekonštrukcia predmetného úseku železničnej trate bude riešená prevažne v jestvujúcej trase. Odklon, ktorý si vyžaduje rekonštrukcia dopravných oblúkov bude podľa dokumentácie minimálny. Teda i nové zábery poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely budú minimálne /bilancia záberov nie je súčasťou dokumentácie/. Bude tiež nutný výrub drevín, ktoré majú prevažne invázny a náletový charakter. V trase železničnej trate sa nenachádzajú chránené územia, ani územia európskeho významu. Podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny tu platí prvý stupeň ochrany. Stavby sa nachádzajú na okraji mokrade regionálneho významu VN Boleráz - prechádza zátopovým územím nádrže. Podľa dokumentácie vplyvy rekonštrukcie na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľov sú prevažne málo významné. Preto oddelenie územného plánovania a životného prostredia TTSK nepožaduje posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

6. Krajský pamiatkový úrad Trnava: vyjadrenie č. KPUTT-2021/320-2/955/KSI zo dňa 08.01.2021:

Krajský pamiatkový úrad Trnava so zmenou navrhovanej činnosti „Boleráz – Smolenice, KRŽZ koľ.č.1 k.ú. Boleráz, Biňovce, Smolenice“ (spracovateľ : REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, 12/2020) súhlasí s pripomienkou:

K predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nemáme námietky, za podmienky rešpektovania ustanovení zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.

Obce Smolenice, Boleráz, Biňovce, Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave, Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trnave, Okresný úrad Trnava, odbor výstavby a bytovej politiky, odbor krízového riadenia a odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia v sídle kraja sa v zákonom stanovenej lehote a ani do vydania tohto rozhodnutia nevyjadrili, preto príslušný orgán podľa § 29 ods. 9 zákona považuje jeho stanovisko za súhlasné.

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia podľa § 23 ods. 1 zverejnil oznámenie o zmene navrhovanej činnosti na internetovej stránke Ministerstva životného prostredia SR a vyzval dotknuté obce, aby podľa § 23 ods. 3 bezodkladne informovali verejnosť o oznámení o zmene navrhovanej činnosti spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili adresu, kde môže verejnosť predkladať svoje stanoviská.

Počas procesu posudzovania navrhovanej činnosti neboli na tunajší úrad doručené žiadne stanoviská dotknutej verejnosti za predpokladu splnenia podmienok podľa § 24 zákona:

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia listom č. OU-TT-OSZP3-2021/003458-012 zo dňa 02.02.2021 upovedomil známym účastníkom konania s možnosťou nahliadnutia do spisového materiálu a vyjadrenia s k nemu podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku. K upovedomeniu k podkladom rozhodnutie nebolo doručené žiadne stanovisko.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

- Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery

Vplyvy počas výstavby

Komplexná rekonštrukcia železničnej trate je navrhnutá na základe preverenia lokálnych podmienok horninového prostredia, ktoré bolo vykonané prostredníctvom podrobného inžinierskogeologického prieskumu (CAD-ECO, a.s., 2018).

Zmena navrhovanej činnosti prechádza prieskumným územím P3/14 Trnava spoločnosti Nafta a.s. určenom na vykonávanie vyhľadávacieho ložiskového geologického prieskumu pre horľavý zemný plyn. Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadneho chráneného ložiskového územia, ložiska nerastných surovín ani do žiadnej významnej geologickej lokality.

Súčasťou rekonštrukcie železničnej trate nie je hlbinné zakladanie objektov, realizáciou stavebných prác dôjde len k narušeniu povrchových vrstiev horninového prostredia. V prípade mostného objektu v km 18,127 nie je vzhľadom na charakter lokálneho podložia vylúčené hlbinné zakladanie nových mostných opôr, tzn. v prípade výstavby mosta môže dôjsť k zásahom do hlbších vrstiev horninového prostredia. Vzhľadom na rozsah možných zásahov však nepôjde o významný vplyv.

Vzhľadom na charakter lokálneho horninového prostredia a zvolené technické riešenie navrhovanej zmeny činnosti nie je pri dodržaní organizačných a technologických postupov stavebných činností predpoklad významného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia. Počas stavby bude snaha maximálne eliminovať riziko kontaminácie geologického podložia únikom znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov, príp. z dôvodu havárie na stavbe. Vplyv na horninové prostredie bol vyhodnotený ako málo významný.

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii existujúceho telesa trate, jej súčasťou nebudú žiadne nové prvky, ktoré by zasiahli do geomorfológie dotknutého územia. Vplyv na geomorfologické pomery nebol vzhľadom na charakter a rozsah uvažovaných prác identifikovaný.

Vplyvy počas prevádzky

Počas obnovennej prevádzky na trati nebudú generované priame vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery. Riziko úniku znečisťujúcich látok pri dopravných nehodách koľajových vozidiel bude minimalizované dodržiavaním prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

- Vplyvy na pôdu

Vplyvy počas výstavby

Hlavným vplyvom realizácie zmeny navrhovanej činnosti na pôdu bude jej záber. Projekt bude prebiehať v koridore existujúceho železničného telesa v úseku Boleráz – Smolenice, k novým trvalým záberom pôdy dôjde v miestach miernych smerových posunov trate a v miestach umiestnenia niektorých stavebných objektov a prvkov železničnej infraštruktúry.

Nevyhnutné budú tiež dočasné zábery pôdy pre vytvorenie dočasných depónií, prístupových komunikácií, manipulačných plôch a pod. Pri realizácii stavby bude využívaný iba vyznačený obvod staveniska a nebude zasahované do priestorov, ktoré neboli pre stavbu vyhradené. Po ukončení rekonštrukčných prác budú tieto plochy vrátené do pôvodného stavu. Uvedený vplyv na pôdu tak možno označiť za dočasný.

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná prevažne na pozemkoch vo vlastníctve investora. Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom ŽSR, budú spojené s majetkovoprávnym usporiadaním.

Nevyhnutný bude záber poľnohospodárskej pôdy, k záberom lesnej pôdy nedôjde. Pre využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely bude potrebné postupovať v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z.

V priebehu výstavby bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov. Odstránením súčasného vegetačného krytu a následkom utlačania pôdy sa na dotknutých pozemkoch zvýši možnosť vzniku veternej erózie, resp. dočasne sa zvýši prašnosť prostredia.

Rizikom sa vo fáze výstavby javí aj možnosť havárie stavebných alebo dopravných mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. Miera tohto rizika je však minimálna vzhľadom na štandardné dodržiavanie organizačných a technologických opatrení na stavbe.

Vplyv na pôdy možno označiť ako málo významný.

Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej zmeny činnosti na pôdu dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami, najmä:

- dodržiavaním určených plôch trvalých a dočasných záberov pôd,
- vykonávaním pravidelných kontrol technického stavu stavebných a dopravných prostriedkov,
- obnovou dočasne zabratej, zhutnenej pôdy mechanickou rekultiváciou v podobe hĺbkového kyprenia pôdy,
- vrátením dočasne využívaných plôch po skončení prác do pôvodného stavu,
- dôsledným dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami.

Vplyvy počas prevádzky

V období prevádzky nebude dochádzať k negatívnym vplyvom na pôdy dotknutého územia. Možno uvažovať o potenciálnej kontaminácii pôd v prípade nepredvídanej havarijnej udalosti spojenej s únikom škodlivých látok. Predchádzanie týmto udalostiam spočíva v dodržiavaní dopravných a bezpečnostných predpisov.

- Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery

Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby bude dočasne znížená kvalita ovzdušia na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby nárastom prašnosti prostredia vykonávaním búracích, zemných a stavebných prác a lokálnym nárastom emisií výfukových plynov využívaním motorizovaných mechanizmov a nákladných automobilov so spaľovacími motormi. Pôjde o dočasný negatívny vplyv, ktorého pôsobenie bude trvať len počas obdobia realizácie rekonštrukcie. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Nepriaznivé pôsobenie týchto faktorov na kvalitu lokálneho ovzdušia bude zmiernené uplatnením a dôsledným dodržiavaním vhodných opatrení:

- zmiernením prašnosti vyvolanej stavebnými prácami kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- zmiernením produkcie exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás,
- kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia,
- prekrytím búraných objektov fóliami počas demolačných prác,
- čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami a skladovaním takéhoto materiálu v zastrešených alebo uzatvárateľných priestoroch.

Vplyvy počas prevádzky

Zrekonštruovaný úsek železničnej trate nebude novým zdrojom znečistenia ovzdušia v dotknutom území. Samotná trať minimálne prispieva k znečisteniu ovzdušia vzhľadom na jej elektrifikáciu a využívanie elektrických lokomotív. Zdrojom zvýšenej prašnosti v blízkosti trate sú prejazdy vlakových súprav, dosah tohto vplyvu je približne 50 – 70 m od trate. Ide o mierne negatívny vplyv, ktorý sa však realizáciou navrhovanej zmeny činnosti oproti súčasnému stavu nezmení.

Súčasťou hodnotenej zmeny navrhovanej činnosti nie je žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia.

Zmena navrhovanej činnosti vyvolaným výrubom drevín pozdĺž dotknutého traťového úseku prispeje k zmenšeniu výparu a infiltračnej schopnosti dotknutého územia. Ide o mierne negatívny vplyv na mikroklimatické podmienky dotknutého územia.

- Vplyvy na vody

Vplyvy počas výstavby

Súčasťou zmeny navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostných objektov križujúcich vodné toky Biňovský odvodňovací kanál v žkm 16,029, Trnávka v žkm 18,022 a občasný vodný tok v žkm 18,127.

Rekonštrukcia prvých dvoch dotknutých mostov bude spočívať len v ich nevyhnutných opravách a sanáciách, práce budú prebiehať len na vrchných častiach mostov, s prácami na spodných stavbách zasahujúcich do tokov a s narušením svahov koryt tokov sa neuvažuje. Mostné otvory dotknutých mostov rešpektujú pravdepodobné storočné prietoky v korytách vodných tokov. Rekonštrukciou nedôjde k zmenám šírky mostných otvorov ani k zmenám polohy spodných stavieb, nedôjde k zmenšeniu alebo ovplyvneniu prietokových profilov tokov. K zásahom do

dna korýt dotknutých vodných tokov dôjde len vo forme prečistenia dna tokov pod mostami z dôvodu odstránenia prítomných naplavenín. V dotknutých profiloch tak bude zlepšená prietoknosť tokov.

Rekonštrukcia mostného objektu v km 18,127 bude spočívať v komplexnej prestavbe jestvujúceho mosta vrátane jeho spodnej stavby, pričom bude zachovaná možnosť prevedenia prípadného storočného prietoku. Nevyhnutné tak budú zásahy do brehových porastov pre vyčistenie priestoru polohy mosta, prečistenie dna koryta občasného vodného toku v mieste jeho križovania mostom a v bezprostredne nadväzujúcich úsekoch od naplavenín, prípadne úpravy a spevnenie svahov koryta toku v dotknutom mieste.

Počas stavebných prác môže dôjsť k nežiadúcemu negatívnemu ovplyvneniu dotknutých vodných tokov napr. formou zakalenia vody, alebo narušením stability brehových svahov v dôsledku manipulácie s ťažkými mechanizmami. Pôjde o negatívne vplyvy dočasného charakteru obmedzené na etapu vykonávania stavebných prác - akékoľvek vyvolané nežiaduce zmeny vodných tokov budú po skončení prác odstránené. Avšak pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe je riziko vzniku týchto zmien malé.

Trať v km 17,800 – 18,500 pretína aluviálnu nivu potoka Trnávka a v km 18,500 – 20,344 vedie jej okrajovou časťou. Rekonštrukčné práce v tomto úseku budú vykonávané tak, aby nezasiahli do vodného toku a jeho brehov. Zmenou navrhovanej činnosti nebudú narušené existujúce odtokové pomery v území.

Pre uvažované rekonštrukcie mostných objektov bol vydaný súhlas podľa § 27 ods. 1 písm. a) zákona č. 364/2004 Z. z. listom Okresného úradu Trnava č. OU-TT-OSZP3-2019/021780/ŠVS/BB zo dňa 5.6.2019. Vydané bol tiež súhlasné stanoviská správcov dotknutých vodných tokov Hydromeliorácie š. p. (list č. 2139 – 2 / 300 / 2019 zo dňa 13.5.2019) a SVP š.p. (list č. CS SVP OZ PN 4039/2019/2 zo dňa 3.5.2019).

K priamym zásahom do podzemných vôd rekonštrukciou železničnej trate nedôjde. V prípade nutnosti hlbinného zakladania mostného objektu v km 18,127 môže v prostredí vysokej hladiny podzemnej vody dôjsť stavba do kontaktu s úrovňou hladiny podzemnej vody, resp. môže sa dostať pod jej úroveň, a môže tak vyvolať zmeny hydrologického režimu. Uvedené potenciálne vplyvy budú dôsledne zvážené pri návrhu spôsobu zakladania mostného objektu a akékoľvek prípadné zásahy do podzemných vôd bude snaha čo najviac eliminovať.

Zmena navrhovanej činnosti nezasiahne žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani pásmo hygienickej ochrany vodných zdrojov, v dotknutom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd. Zmena navrhovanej činnosti nebude mať na tieto lokality žiaden vplyv.

Počas stavebných prác je rizikom možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej vody v dôsledku havárie stavebných mechanizmov v prípade prác prebiehajúcich v blízkosti vodných tokov. Uvedené riziko bude snaha minimalizovať dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov počas výkonu stavebných prác.

Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami, najmä:

- udržiavaním dopravných prostriedkov a stavebnej mechanizácie vo vyhovujúcom technickom stave z hľadiska možných únikov znečisťujúcich látok,
- minimalizáciou zásahov do povrchových vôd,
- vykonávaním čistenia a údržby stavebných strojov len v rámci stavebných dvorov na spevnených plochách opatrených proti úniku znečisťujúcich látok,
- vylúčením skladovania znečisťujúcich látok a ľahko odplaviteľného materiálu v blízkosti vodných tokov,
- vylúčením zriaďovania stavebných dvorov v blízkosti vodných tokov,
- zabezpečením staveniska prostriedkami na likvidáciu havárie s únikom znečisťujúcich látok,
- dodržiavaním bezpečnostných opatrení vrátane určených postupov v prípade vzniku neštandardného prevádzkového stavu.

Vplyvy počas prevádzky

Rekonštruovaný úsek trate bude pozitívne vplyvať na dotknuté územie znížením vypúšťaných znečistených vôd voľne do terénu. V súčasnosti je na dotknutom úseku železničnej trate zanedbaná údržba odvodňovacích prvkov, priekopy pozdĺž trate sú zarastené, lokálne zanesené alebo zasypané navážkami, priepusty sú čiastočne zanesené a príľahlé odvodňovacie ryhy nie sú vhodne vyspádované. V rámci rekonštrukcie železničnej trate sa navrhuje prebudovanie súčasného systému odvodnenia trate zabezpečením odvádzania vôd z povrchového odtoku zo železničného telesa systémom trativodov a pozdĺžnych priekop na príľahlý terén, resp. do priepustov. Dažďová voda z dotknutých priecestí bude odvádzaná sklonmi do existujúcich priekop a dažďová voda z nástupišťa na zastávke Biňovce bude odvádzaná sklonom voľne do terénu.

Počas bežnej prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate nie sú očakávané žiadne priame vplyvy na množstvo a na kvalitu povrchových alebo podzemných vôd. Štandardné koľajové súpravy nie sú zdrojom vypúšťajúcim znečisťujúce látky na koľajisko, vagóny sú vybavené uzatvoreným hygienickým systémom.

Aj počas prevádzky je prítomné riziko úniku znečisťujúcich látok z prevádzkových súprav alebo prevážaných látok v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií. Pre zamedzenie takýchto situácií sú pre potreby ŽSR vypracované plány havarijných opatrení.

- Vplyvy na biotu

Vplyvy počas výstavby

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude súčasné železničné teleso nahradené novým železničným zvrškom a spodkom, tlak bude preto vyvolaný najmä na vegetačný kryt v mieste situovania dotknutého traťového úseku a v jeho bezprostrednom susedstve. Dotknuté biotopy budú na niektorých miestach úplne deštruované (v miestach trvalého umiestnenia niektorých stavebných objektov a v miestach prístupových komunikácií), na iných miestach môže prísť k ich degradácii. Dočasne potrebné plochy pre výkon stavebných prác budú po ich skončení prinavrátené do pôvodného stavu.

Za najvýznamnejší nepriaznivý vplyvy na flóru dotknutého územia možno označiť priamu likvidáciu súčasnej vegetácie formou výrubu nelesnej drevinovej vegetácie pozdĺž dotknutého traťového úseku – potrebné bude odstránenie náletových drevín v rozhládových poliach dotknutých železničných priecestí a v úseku trate vedenom v záreze a tiež odstránenie zelene vrátane súčasnej brehovej vegetácie občasného vodného toku v bezprostrednom okolí rekonštruovaného mostného objektu v km 18,127. Nevyhnutný výrub drevín bude riešený v zmysle § 47 zákona č. 543/2002 Z. z., t.j. bude realizovaný len na základe vydaného súhlasu príslušným orgánom ochrany prírody.

Pozitívnym vplyvom bude súčasné odstránenie nepôvodných inváznych druhov rastlín hojne prítomných pozdĺž telesa trate. Ich likvidácia bude prebiehať v súlade s ustanoveniami zákona č. 150/2019 Z. z. a zákona č. 543/2002 Z. z.

Menej významnými vplyvmi na flóru a faunu dotknutého územia budú zvýšená prašnosť na stavenisku a v jeho blízkosti, zvýšené množstvo emisií produkované stavebnými mechanizmami a prípadná priama mortalita drobných živočíšnych druhov spôsobená strojnými mechanizmami a staveniskovou dopravou.

Nakoľko sa zmena navrhovanej činnosti bude prioritne realizovať na železničných pozemkoch, nie je predpoklad zásahov do biotopov národného alebo európskeho významu.

Realizáciou stavebných prác môže dôjsť k vnášaniu inváznych druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia. Toto riziko bude minimalizované zamedzením nadbytočného presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom šírenia nepôvodných druhov.

Vplyvy počas prevádzky

V období prevádzky zrekonštruovaného traťového úseku nie je predpoklad nových negatívnych vplyvov na vegetáciu dotknutého územia. Železničná doprava bude i naďalej pôsobiť ako potenciálny zdroj neúmyselného šírenia inváznych a expanzívnych druhov rastlín a dotknutý železničný úsek bude i naďalej líniovou bariérou pre migráciu živočíšnych druhov.

- Vplyvy na krajinu

Vplyvy na krajinnú štruktúru

Navrhovaná zmena činnosti spočíva v rekonštrukcii vybraného úseku existujúcej železničnej trate, nedôjde k zmene využívania územia ani k zmenám krajinej štruktúry dotknutého územia. V lokálnom rozsahu budú do územia doplnené nové antropogénne prvky (nové prvky železničnej infraštruktúry), umiestňované však budú prevažne na železničné pozemky.

Vplyvy na krajinný obraz

Realizáciou zmeny činnosti sa výškové ani smerové vedenie železničnej trate v dotknutom úseku výrazne nezmení, do územia nebudú umiestnené nové vizuálne dominantné prvky.

Na viacerých úsekoch vedených v zárezoch alebo odrezoch alebo v úsekoch s prítomnou vzrastlou drevinovou vegetáciou pozdĺž telesa trate nie je trať viditeľná zo širšieho okolia. Uvažované zmeny navrhovanej činnosti tak v týchto miestach nebudú mať vplyv na krajinný obraz dotknutého územia.

Nevyhnutný výrub drevín v rozhládových poliach dotknutých priecestí zníži podiel vzrastlej zelene pozdĺž trate a v jej okolí, čím zvýrazní prítomnosť železničného telesa. Železnica sa tak stane v dotknutých lokalitách vizuálne výraznejším prvkom než je v súčasnosti.

V rámci projektu sa uvažuje tiež s odstránením súčasného nástupišťa v zastávke Bínovce a s odstránením nevyužívaného objektu pôvodnej budovy zastávky. V súčasnosti zastaraný, čiastočne ošarpaný priestor železničnej zastávky tak spolu s novým nástupištom a vizuálnym informačným a smerovým systémom nadobudne súčasnejší nádych a modernejší dizajn.

Navrhovanou rekonštrukciou železničného spodku a zvršku, výmenou trakčných stožiarov, sanáciou a opravou mostných telies, výmenou priecestných konštrukcií na dotknutých priecestiach a obnovou ďalších súvisiacich prvkov železničnej infraštruktúry dôjde k skvalitneniu celkového stavu trate a k zvýšeniu celkovej estetiky prostredia.

Vplyvy na ekologickú stabilitu krajiny

Keďže hodnotená činnosť nepredstavuje v území nový prvok, ekologická stabilita dotknutého územia nebude realizáciou zmeny navrhovanej činnosti zásadne ovplyvnená. K miernemu zníženiu ekologickej stability dôjde v dôsledku poklesu podielu zelene uskutočnením výrubu drevín. Nakoľko sa však výrub drevín vo veľkej miere týka inváznych druhov a ruderalných, náletových druhov na železničných pozemkoch, vplyv na ekologickú stabilitu dotknutého územia nebude významný.

Realizácia stavby priamo zasiahne prvok územného systému ekologickej stability – biocentrum VN Boleráz a biokoridor Trnávka. Negatívne vplyvy na funkčnosť týchto prvkov budú najmä dočasného charakteru, trvalé zmeny ich funkčnosti sa realizáciou navrhovaných prác nepredpokladajú. Vzhľadom na snahu zachovania ich priaznivého stavu budú však potrebné zásahy v týchto lokalitách obmedzené do čo najmenšej miery.

- Vplyvy na chránené územia

Hodnotená stavba je situovaná v území, na ktorom platí 1. (všeobecný) stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona č. 543/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Dotknuté územie nie je súčasťou žiadneho chráneného územia vyhláseného podľa uvedeného zákona, nezasahuje ani do žiadneho územia európskej siete chránených území Natura 2000. Takéto územia sa nenachádzajú ani v blízkosti stavby. Vzhľadom na vyššie uvedené neboli vplyvy na chránené územia identifikované.

V širšom okolí stavby ležia chránené vtácie územia CHVÚ Malé Karpaty, CHVÚ Špačinsko-nižňanské polia a CHVÚ Úľanská mokraď, ktoré boli vyhlásené na ochranu prítomnosti významných druhov vtákov a zabezpečenia podmienok ich pobytu a rozmnožovania. Stavba svojím charakterom nebude generovať také vplyvy, ktoré by významne negatívne ovplyvnili predmety ochrany týchto území. Pre minimalizáciu nepriaznivých vplyvov na predmety ochrany týchto chránených vtáčích území bude potrebné prijať nevyhnutné opatrenia, predovšetkým:

- obmedzenie výrubu drevín len na nevyhnutné potrebné nároky,
- uskutočnenie výrubu drevín výlučne v mimohniezdnom a mimovegetačnom období,
- zabezpečenie ochrany postranných drevín nachádzajúcich sa v blízkosti staveniska.

Stavba okrajovo zasahuje do mokrade regionálneho významu VN Boleráz, keďže v km 16,375 – 17,800 prechádza zátopovým územím nádrže. Rekonštrukčné práce v tomto úseku budú vykonávané s ohľadom na minimalizáciu zásahov do mokradných plôch.

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť, vplyvy na tieto územia neboli identifikované.

- Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity

Predmetom prekladaného oznámenia o zmene je rekonštrukcia železničnej trate v úseku Boleráz – Smolenice vrátane železničného mosta v km 18,127, ktorá je trasovaná mimo zastavaných území dotknutých obcí.

Vzhľadom na vzdialenosť najbližších trvale obývaných objektov (rodinné domy v obci Bínovce vo vzdialenosti vyše 400 m od trate) nie je predpoklad priameho ovplyvnenia obyvateľstva dotknutých obcí realizáciou stavebných prác. Zvýšená hlučnosť a prašnosť bude len v miestach výkonu stavebných prác a v ich bezprostrednej blízkosti.

Nepriamo bude obyvateľstvo ovplyvnené zvýšenou intenzitou dopravy na ceste I/51 a na miestnych komunikáciách. Prejazdy nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov budú zdrojom hluku a emisií znečisťujúcich látok, najmä prachových častíc a výfukových plynov. Nakoľko prístup k dotknutému traťovému úseku z cesty I/51 je možný najmä z obcí Boleráz a Bínovce i z priľahlej obce Trstín, negatívne môže zvýšený pohyb staveniskovej dopravy ovplyvniť obyvateľov najmä v uvedených obciach. Uvedené negatívne vplyvy môžu byť minimalizované dobrou organizáciou práce a vhodne zvolenými opatreniami ako napr. prekrývaním prašných materiálov počas prepravy, čistením vozidiel a strojov pred vjazdom na verejné komunikácie a pod.

Nepriaznivým vplyvom bude tiež potreba úplnej výluky železničnej dopravy počas realizácie stavebných prác. Cestujúca verejnosť v úseku Boleráz – Smolenice bude v čase výluky prepravovaná náhradnou autobusovou dopravou, vlaky osobnej dopravy môžu byť prevádzkované v úsekoch Trnava – Boleráz a Smolenice – Jablonica. Nákladná doprava bude počas výkonu rekonštrukcie odklonená po tratiach Púchov – Bratislava hl. st. a Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot (CZ). Vyvolané obmedzenia železničnej dopravy v dotknutom úseku však budú dočasné, obmedzené len na etapu vykonávania stavebných prác v trvaní max. 6 mesiacov.

Navrhovaná zmena činnosti spočívajúca v oprave nevyhovujúceho stavu železničnej dopravnej cesty nebude mať priamy vplyv na aktivity miestneho obyvateľstva. Nakoľko trať prechádza v blízkosti VN Boleráz, ktorá je využívaná aj na rybolov a rekreačné účely, počas výkonu stavebných prác budú tieto aktivity nepriaznivo ovplyvňované najmä

zvýšeným hlukom, prašnosťou a pohybom stavebných strojov a mechanizmov. Pohoda pobytu pri vodnej nádrži však bude znížená len dočasne, uvedené vplyvy budú obmedzené len na čas vykonávania stavebných prác v tejto oblasti. Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne zdravotné riziká.

Navrhovaná zmena činnosti nezasiahne žiadne evidované kultúrne a historické pamiatky vyhlásené podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, vplyv na kultúrne pamiatky nebol identifikovaný.

V priestore stavby nie je známe žiadne archeologické alebo paleontologické nálezisko, resp. žiadna geologicky významná lokalita. V prípade archeologického nálezu pri vykonávaní stavebnej činnosti v území nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác podľa § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona a v súlade s § 127 stavebného zákona oznámi nález Pamiatkovému úradu SR a vykoná nevyhnutné kroky na jeho ochranu až do rozhodnutia stavebného úradu po dohode s orgánom štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu alebo Archeologickým ústavom SAV.

Počas prevádzky zrekonštruovaného úseku trate nedôjde k zásadným zmenám súčasných vplyvov železničnej dopravy na miestne obyvateľstvo. Významné pozitívne vplyvy bude mať zmena navrhovanej činnosti na samotnú železničnú dopravu, keďže jej realizáciou dôjde k zvýšeniu traťovej rýchlosti v dotknutom úseku a skráteniu jazdných časov, zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti prepravy a v neposlednom rade k zníženiu nárokov trate na údržbu a opravy. Zvýši sa tiež komfort a kultúra cestovania verejnosti. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti možno považovať vplyvy na dopravu za najvýznamnejšie.

Zabudovaním nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc skrutkového typu na železobetónových podvaloch, zvarení koľaje do bezstykovej koľaje a vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka 0,35 m dôjde k určitému zníženiu hlučnosti traťovej prevádzky.

Pozitívnym vplyvom bude tiež obmena súčasných opotrebovaných a zastaraných prvkov železničnej infraštruktúry a ich nahradenie novými, modernými prvkami, čím dôjde k zlepšeniu vizuálneho vnímania technického diela a k zvýšeniu estetiky prostredia, predovšetkým v priestore zastávky Biňovce, kde je najväčšia koncentrácia verejnosti. Počas bežnej prevádzky nie sú očakávané nepriaznivé vplyvy zrekonštruovaného úseku dotknutej železničnej trate na životné prostredie. K nepriaznivému ovplyvneniu zložiek životného prostredia môže dôjsť v prípade úniku znečisťujúcich látok následkom nepredvídaných havarijných udalostí, ktoré bude snaha minimalizovať prijatými opatreniami a dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov.

- Kumulatívne a synergické vplyvy

Pri komplexnom zvážení potenciálnych vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté územie z pohľadu jeho prírodných, krajinných i socioekonomických zložiek, bola identifikovaná vzájomná kumulácia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti spočívajúca predovšetkým vo vzájomnom spolupôsobení vplyvov generovaných vykonávaním stavebných prác v aktuálnych miestach realizácie stavby a v celkovému príspevku ku skvalitneniu železničnej dopravy v území:

- Pôsobenie nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté životné prostredie je spojené s etapou výstavby. Výraznejšie budú pôsobiť najmä dočasné zábery pôdy, zvýšenie hlučnosti a prašnosti vykonávaním prác, zvýšenie intenzity cestnej dopravy na komunikáciách v trasách určených pre výstavbu a pod. Uvedené vplyvy, ako dopady viacerých súčasne prebiehajúcich typov stavebných zásahov, budú kumulované v aktuálnych miestach výkonu stavebných prác. Predpokladané vplyvy generované v tejto fáze budú však mať dočasný charakter, pôsobiť budú len počas realizácie rekonštrukčných prác.

- Skvalitnenie železničnej dopravy bude významným pozitívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti. Rekonštrukcia trate prinesie skvalitnenie dopravnej cesty, zrýchli železničnú dopravu, zvýši jej bezpečnosť a prispeje k jej zatraktívneniu. Vyššia technická vybavenosť železničnej trate zároveň zníži negatívne pôsobenie železničnej prevádzky na okolité prostredie a súčasne zníži nároky na jej údržbu.

Zmena navrhovanej činnosti nebude zdrojom významných negatívnych vplyvov s kumulatívnym pôsobením, ktoré by mali za následok podstatné zhoršenie stavu dotknutého životného prostredia alebo zdravia dotknutých obyvateľov.

Z hľadiska funkčnej a priestorovej súvislosti je zmena navrhovanej činnosti vo väzbe na viaceré projekty pripravované navrhovateľom ŽSR:

- Boleráz – Smolenice, KR žel. mosta km 18,127 mostného objektu v km 18,127,
- Šaštín – Kúty, KRŽŽ koľ. č. 1,
- Šelpice – Boleráz, KRŽŽ koľ.č.1,
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) – Kúty,
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR,
- Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD,
- Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva VÝCHOD.

Na dotknutom traťovom úseku, ktorý je určený na rekonštrukciu, sa v km 18,127 nachádza mostný objekt prevádzajúci trať ponad občasný vodný tok a poľnú cestu, ktorý je vzhľadom na jeho havarijný stav nutné komplexne zrekonštruovať. Nakoľko obe stavby spolu úzko súvisia aj funkčne, nielen priestorovo, uvažuje sa so vzájomnou koordináciou rekonštrukčných prác. Návrh rekonštrukcie mosta priamo nadväzuje na navrhovanú rekonštrukciu železničnej trate, nedôjde k zmene smerového vedenia a nivelety koľaje. Komplexná rekonštrukcia mosta na jednokoľajnej železničnej trati si bude žiadať úplnú dopravnú výuku počas trvania stavebných prác, rovnako tak samotná rekonštrukcia trate, t.j. pre minimalizáciu predĺžovania traťovej výluky je uvažované stavebné práce vykonávať súčasne. Nakoľko ide o objekt ležiaci na traťovom úseku, ktorý je predmetom predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, a o objekt v priamej funkčnej súvislosti s uvažovanými prácami, projekt rekonštrukcie mosta „Boleráz – Smolenice, KR žel. mosta km 18,127 mostného objektu v km 18,127“ bol zapracovaný do predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti v zmysle § 20 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z.

Vzhľadom na opotrebovanosť niektorých prvkov železničnej infraštruktúry na trati Trnava – Kúty a uplynutie ich životnosti sú pripravované tiež zámery rekonštrukcie tejto trate v úseku Šaštín – Kúty (projekt „Šaštín – Kúty, KRŽŽ koľ. č. 1“, PRODEX spol. s r.o., 2019) a v úseku Šelpice – Boleráz (projekt „Šelpice – Boleráz, KRŽŽ koľ.č.1“, REMING CONSULT a.s., 2019). Zmena navrhovanej činnosti i uvedené projekty sú výsledkom koncepcie postupnej obnovy traťového úseku 2711 Trnava – Kúty, zvyšovania výkonnosti tejto trate a kvalitatívneho posunu komfortu cestujúcich využívajúcich železničnú prepravu. Identifikovanú potenciálu kumuláciu zmeny navrhovanej činnosti a uvedených stavieb možno zhrnúť nasledovne:

- Významná potenciálna kumulácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a uvedených projektov spočíva predovšetkým v kumulácii ich vplyvov na železničnú dopravu – predmetom a výsledkom všetkých projektov je odstránenie v súčasnosti nevyhovujúceho stavu dotknutej železničnej trate, zvýšenie bezpečnosti prevádzky a cestujúcich, obmedzenie nepredpokladaných porúch a obmedzení prevádzky, zníženie nákladov na údržbu, a v neposlednom rade tiež zvýšenie traťovej rýchlosti v dlhšom úseku odstránením súčasných obmedzení. Uskutočnením všetkých uvažovaných prác tak dôjde k zlepšeniu súčasného stavu železničnej trate Trnava – Kúty, skráteniu jazdných časov a zvýšeniu bezpečnosti a komfortu cestujúcej verejnosti. Pôjde o významný pozitívny kumulatívny vplyv na železničnú prevádzku.

- Zrekonštruované budú tiež železničné zastávky nachádzajúce sa na predmetných traťových úsekoch (zastávka Biňovce v rámci zmeny navrhovanej činnosti, zastávka Kuklov v úseku Šaštín – Stráže a zastávka Klčovany v úseku Šelpice – Boleráz), čím dôjde ku skvalitneniu prostredia cestujúcej verejnosti, zvýšeniu jej bezpečnosti a ochrany pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi a k zlepšeniu vizuálneho zlačnenia trate do územia.

- Keďže ide o jednokoľajnú železničnú trať, realizácia uvažovaných prác vyvolá potrebu úplných traťových výluk (uvažované je približne 6 mesiacov pre zmenu navrhovanej činnosti, približne 8 mesiacov pre rekonštrukciu úseku Šaštín – Kúty a cca 5 mesiacov pre rekonštrukciu úseku Šelpice – Boleráz). Z dopravného hľadiska sa preto javí ako najvhodnejšie realizovať tieto stavby súčasne, nákladná doprava by bola vedená obchádzkovou trasou koridorovej trate Bratislava – Malacky – Kúty a pre osobnú dopravu by bola nasadená náhradná autobusová doprava. V prípade, že realizácia stavieb bude prebiehať samostatne v iných časových horizontoch, dôjde k potrebe predĺženia dopravných obmedzení na predmetnej trati Trnava – Kúty, a s tým súvisiaceho zaťaženia koridorovej trate presmerovanou nákladnou dopravou.

- V etape realizácie stavieb dôjde tiež k dočasnému zvýšeniu intenzít dopravy na príľahlých cestných komunikáciách (z dôvodu prepravy stavebných materiálov a potrebných komponentov a odvozu odpadov) a k zvýšeniu hlučnosti a prašnosti výkonom stavebných prác na plochách železničného telesa a v jeho blízkosti, čím dôjde k ovplyvneniu pohody a kvality života dotknutých obyvateľov. Pôjde však o vplyvy dočasné, obmedzené na trvanie stavebných prác.

- Všetky hodnotené činnosti vyvolajú tiež určité zásahy do bioty riešeného územia v menšom či väčšom rozsahu. Negatívne budú pôsobiť najmä trvalé zásahy do plôch zelene, odstránenie súčasného vegetačného krytu v miestach stavby, potrebné výruby nelesnej drevinovej vegetácie a zásahy do brehových porastov v prípade rekonštrukcie mostných objektov ponad vodné toky. Vo výsledku tak dôjde k zníženiu podielu zelene v území, avšak nakoľko budú odstránené prevažne náletové druhy vegetácie pozdĺž železničného telesa s vysokým zastúpením inváznych druhov, nepôjde o veľmi významný vplyv.

- Súčasťou projektu rekonštrukcie trate v úseku Šelpice – Boleráz je tiež oprava železničného mosta v km 12,180 preklenujúceho tok Trnávky pri obci Klčovany. Aj keď súčasťou zmeny navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mosta cez Trnávku v jej nadväzujúcom úseku pri obci Biňovce, nebola identifikovaná potenciálna kumulácia vplyvov prác na vodný tok, nakoľko v rámci navrhovaných prác nie je uvažované so zásahmi do koryta toku alebo s narušením jeho svahov.

- Keďže všetky z navrhovaných projektov spočívajú vo zvýšení technickej vybavenosti trate a v obnove prvkov železničnej infraštruktúry, ich realizáciou dôjde ku skvalitneniu stavu trate a k celkovému zvýšeniu estetiky

prostredia. Vzhľadom na polohu jednotlivých projektov však vplyvy na krajinný obraz budú lokálneho charakteru, nedôjde k ich vzájomnej kumulácii.

Nakoľko sa zmena navrhovanej činnosti týka traťového úseku na železničnej trati Trnava – Kúty, ktorá bola vybudovaná ako odklonová pre koridorovú trať Bratislava – Malacky – Kúty – štátna hranica SR/ČR, súvisia s ňou tiež pripravované projekty modernizácie koridorovej trate. Aktuálne sú pripravované projektové dokumentácie pre stavby „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, úsek Malacky (mimo) – Kúty“ a „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR“ a zámery pre navrhované činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD“ a „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva VÝCHOD“. Počas výkonu stavebných prác na koridorovej trati Bratislava – Malacky – Kúty – štátna hranica SR/ČR bude potrebné zabezpečiť obchádzkovú trať, na čo by slúžila trať v úseku Kúty – Trnava – Bratislava. Z uvedeného dôvodu nie je možné realizovať navrhované projekty v rovnakom časovom termíne ako hodnotenú zmenu navrhovanej činnosti.

Pri zvážení kumulácie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a ďalších relevantných, známych pripravovaných činností nie je predpoklad vzniku takých vplyvov, ktoré by pri vzájomnom pôsobení boli zdrojom významných trvalých negatívnych vplyvov na životné prostredie dotknutého územia alebo na miestne obyvateľstvo.

Naopak, identifikované boli významné pozitívne kumulatívne vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na celkový stav železničnej dopravy s niektorými aktuálne pripravovanými projektmi na dotknutej trati Trnava – Kúty, nakoľko ich realizáciou dôjde k zlepšeniu jej stavu a technickej vybavenosti, k zvýšeniu bezpečnosti prepravy a zvýšením prevádzkovej rýchlosti, tiež k skráteniu jazdných časov

Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia pri svojom rozhodovaní prihliadal na doručené stanoviská dotknutých orgánov, dotknutej obce a verejnosti. K oznámeniu bolo doručených celkom 8 stanovísk dotknutých orgánov. Žiaden z dotknutých orgánov nepožadoval posudzovanie navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní. K zverejnenému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti nedoručila stanovisko dotknutá verejnosť.

Vzhľadom na výsledky zisťovacieho konania, ktoré nepoukázali na predpokladané prekročenie medzných hodnôt alebo limitov ustanovených osobitnými predpismi v oblasti životného prostredia v dôsledku realizácie alebo prevádzky navrhovanej činnosti, teda Okresný úrad Trnava nedospel k záveru, že posudzovanie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie je opodstatnené. Výstupom zisťovacieho konania je rozhodnutie o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona, čo tunajší úrad s ohľadom na výsledky zisťovacieho konania vydal, pričom prihliadal na kritériá stanovené zákonom č. 24/2006 Z. z. (§29 ods. 3 a príloha č. 10) a stanoviská doručené k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti. Účelom zákona č. 24/2006 Z. z. je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor pre posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

V rámci následných povoľovacích procesov má dotknutá verejnosť postavenie účastníka konania. Dotknutá verejnosť uvedená v § 24 zákona č. 24/2006 Z. z. disponuje právami definovanými v súlade s § 24 ods. 2 tohto zákona.

Okresný úrad Trnava vychádzal z komplexných výsledkov zisťovacieho konania a keďže dotknuté orgány a povoľujúce orgány nepoukázali na očakávané zhoršenie kvality zložiek životného prostredia a podmienok ochrany verejného zdravia a vyslovili vo svojich stanoviskách názor, že odporúčajú ukončiť proces posudzovania v zisťovacom konaní. Niektoré pripomienky boli zahrnuté do opatrení určených vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia, ďalšie sa týkajú povinností navrhovateľa vyplývajúce z ustanovení všeobecne záväzných predpisov, preto nemôže byť predmetom rozhodovania príslušného orgánu ale budú riešené v rámci povoľovacieho procesu, ktoré sú záväzné pre príslušný povoľovací orgán.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v zámere, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov na Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Kollárova 8, 917 02 Trnava v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania. V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Podľa § 29 ods. 16 zákona č. 24/2006 Z. z. dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a na úradnej tabuli obce.

Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej činnosti, v súlade s § 29 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z., podať návrh na začatie povolenieho konania k navrhovanej činnosti.

Upresnenie rozdeľovníka na vedomie (zaslané interne):

1. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru, Vajanského 22, 917 77 Trnava
2. Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií Trnava, Kollárova 8, 917 02 Trnava
3. Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov, Pozemkový referát, Vajanského 2, 917 01 Trnava
4. Okresný úrad Trnava, odbor výstavby a BP, oddelenie územného plánovania, Kollárova 8, 917 02 Trnava
5. Okresný úrad Trnava, odbor krízového riadenia, Kollárova 8, 917 02 Trnava
6. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Kollárova 8, 917 02 Trnava

Ing. Rudolf Kormúth
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Suffix: 10006

Doručuje sa

REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27 , 831 04 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Obec Boleráz, Boleráz 586, 919 08 Boleráz, Slovenská republika
Obec Bíňovce, Bíňovce 134, 919 07 Bíňovce, Slovenská republika
Obec Smolenice, SNP 52, 919 04 Smolenice, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námetie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave, Limbová 6, 917 02 Trnava 2
Trnavský samosprávny kraj, Starohájska, 917 01 Trnava 1
Krajský pamiatkový úrad Trnava, Cukrová 1, 917 01 Trnava 1