OKRESNÝ ÚRAD TRNAVA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Kollárova 8, 917 02 Trnava

Číslo spisu
OU-TT-OSZP3-2022/009661-021

Trnava
04. 05. 2022

Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania

Popis konania / Účastníci konania

Rozhodnutie zo zisťovacieho konania na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“, k.ú. Boleráz, k.ú. Šelpice, k.ú. Klčovany, 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 Šelpice – Obecný úrad, 919 09 Šelpice 195
3. Obec Boleráz – Obecný úrad, 919 08 Boleráz 586
4. Združenie domových samospráv, P. O. BOX 218, 850 00 Bratislava

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 „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“, k.ú. Boleráz, k.ú. Šelpice, k.ú. Klčovany, 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 „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“, k.ú. Boleráz, k.ú. Šelpice, k.ú. Klčovany uvedená v predloženom 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 povoľujúci orgán o povolenie podľa osobitných predpisov.

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

• Pri realizácii stavebných prác, pri ktorých je riziko vzniku prašných emisií (tuhých znečisťujúcich látok – TZL), je nutné prijať také opatrenia, ktoré minimalizujú prašnosť zasahujúcu do vonkajšieho ovzdušia.
• Upozorňuje sa na skutočnosť, že v súlade s § 6 ods. 5 zákona o ochrane prírody, na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu, zasypávanie, odvodňovanie, ťažbu tŕstia, rašeliny, bahna alebo iného materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia v sídle kraja).
• Pred vydaním stavebného povolenia je investor povinný požiadať príslušný orgán štátnej vodnej správy o vydanie súhlasu v zmysle § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona na uskutočnenie stavby mostného objektu v km 12,180 cez vodný tok Trnávka. K žiadosti o vydanie súhlasu je potrebné predložiť PD a stanovisko správcu vodohospodársky významného vodného toku Trnávka (SVP š.p. OZ Piešťany Správa povodia stredného Váhu Piešťany).
• Pri rekonštrukcii (výluk traťovej koľaje) a určení obchádzkových trás s využitím ciest I., II. a III. triedy, t. j. I/51 a III/1278 je potrebné PD predložiť príslušnému úradu na vyjadrenie.
• Podľa § 40 pamiatkového zákona a § 127 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov, v prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov počas stavby musí nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác ihneď ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu Trnava.
• Pri zmenách týkajúcich sa požiarnej ochrany žiadame predložiť projektovú dokumentáciu na odsúhlasenie. Požiadavky na obsah a rozsah projektovej dokumentácie predkladanej k stavebnému konaniu sú stanovené v § 9 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona.

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 dňa 16.02.2022, 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 „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“, k.ú. Boleráz, k.ú. Šelpice, k.ú. Klčovany.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracovala 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.“) REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3.
Okresný úrad Trnava oznámil dotknutým orgánom, povoľujúcemu 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.enviroportal.sk/sk/eia/detail/selpice-boleraz-krzz-kol-c-1

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

Navrhovaná činnosť je situovaná v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz. Trať prechádza územiami obcí Šelpice a Boleráz v okrese Trnava. Dotknutý úsek začína na začiatku výhybky č. 8 v Dopravni DOT Šelpice a končí na začiatku výhybky č. 1 v Dopravni DOT Boleráz. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 4 536 m.

Predmetom zmeny navrhovanej činnosti je komplexná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov v uvedenom traťovom úseku s cieľom dosiahnutia normových parametrov železničnej dopravnej cesty a dosiahnutia predpísaných štandardov, zvýšenia súčasnej traťovej rýchlosti a zaistenia dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky. Rekonštrukciou technickej infraštruktúry sa znížia náklady na údržbu definičného úseku a obmedzia sa nepredpokladané poruchy a z nich vyplývajúce obmedzenia prevádzky. Súčasne sa dosiahne zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo a zlepšenie a skvalitnenie lokálneho životného prostredia.
Nakoľko sa jedná o rekonštrukciu jestvujúcej železničnej trate bez zmeny smerového vedenia, technické riešenie je navrhnuté invariante.

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 s miestnym obmedzením na rýchlosť 100 km/h.

Smerové a výškové vedenie trate
Smerová úprava koľaje v dotknutom úseku sa snaží čo najviac kopírovať jej pôvodné smerové vedenie z dôvodu eliminácie zemných prác a finančnej náročnosti stavby. Zároveň je však jej cieľom zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovú rýchlosť 100 km/h, čo si vyžiada mierne smerové posuny v upravovaných smerových oblúkoch. V dotknutom úseku sa nachádza spolu 6 smerových oblúkov:
- za ŽST Šelpice s polomerom 120 000 m z dôvodu smerového napojenia na jestvujúce výhybkové konštrukcie v ŽST a priamej koľaje v jestvujúcom stave,
- po priamom úseku trate nasleduje v km 11,091 – 11,295 oblúk s polomerom 600 m a prevýšením 97 mm,
- po priamom úseku trate nasleduje v km 11,947 – 12,158 oblúk s polomerom 585 m a prevýšením 102 mm,
- po priamom úseku trate nasleduje v km 12,598 – 12,826 oblúk s polomerom 560 m a prevýšením 111 mm,
- po priamom úseku trate nasleduje v km 13,241 – 13,394 oblúk s polomerom 720 m a prevýšením 64 mm,
- posledný je oblúk pred ŽST Boleráz s polomerom 2 500 m a prevýšením 0 mm.

Navrhovaný pozdĺžny sklon koľaje je od začiatku úpravy v stúpaní v premenlivých hodnotách stúpania od 1,508 ‰ po 6,650 ‰.

Železničný zvršok a spodok
Návrh železničného zvršku uvažuje so zabudovaním nových koľajníc 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevnením skrutkového typu na betónových podvaloch BP-3 s rozdelením „u“ (600 mm) zvarených do bezstykovej koľaje. Uvažuje sa s aplikáciou zvierok s vyšším únavovým limitom. Tento systém upevnenia bude jednotne aplikovaný v celom rekonštruovanom úseku trate. Na oceľovom moste v km 12,180 budú koľajnice uchytené pružnými zvierkami Skl24 s antikoróznou úpravou na rebrových podkladniciach.
Pôvodné koľajové lôžko bude prečistené s využitím strojnej čističky alebo recyklačnej základne. Časť materiálu bude po prečistení spätne zabudovaná do koľajového lôžka (spätná využiteľnosť neznečistenej frakcie je podľa ekologického hodnotenia koľajového kameniva cca 40 %). Koľajové lôžko bude doplnené o nové prírodné drvené kamenivo z vyvretých hornín frakcie 31,5 - 63 mm, príp. 32 - 63 mm tak, aby bola dodržaná jeho min. hrúbka pod ložnou plochou podvalu 350 mm. Podsitné frakcie (frakcie veľkosti 8 – 32 mm) bude možné zabudovať do konštrukčných vrstiev železničného spodku.
V celom traťovom úseku bude vybudované odvodnenie železničného telesa. Voda bude odvedená systémom trativodov na priľahlý terén, do priepustu alebo do novozriadených pozdĺžnych spevnených priekop.

Vybudovaná bude tiež nová káblová chráničková trasa. Vedená bude po ľavej strane koľaje v smere staničenia, pozostávať bude z betónových prefabrikovaných žľabov so zákrytovou doskou.

Trakčné vedenie
V rámci stavby bude vybudované nové trakčné vedenie vrátane výmeny trolejového drôtu a nosného lana a nových základov a trakčných stožiarov. Na zhlaviach ŽST Šelpice a ŽST Boleráz budú vybudované nové trakčné podpery v mieste elektrického delenia. Nové trolejové vedenie bude napojené na existujúci stav v ŽST Šelpice a ŽST Boleráz. Navrhnutá je plne kompenzovaná reťazovková zostava trakčného vedenia typu S s napínacím ústrojenstvom s prevodom 1:3. Zostava trakčného vedenia bude tvorená trolejovým drôtom 100 mm2 Cu, nosným lanom 50 mm2 Bz a prídavným lanom 50 mm2 Bz. Nosné stožiare budú betónové typu PS a pre ukotvenie zostáv a umiestnenie odpájačov budú použité priehradové stožiare typu BP. Budú použité hĺbené hranolové základy pre stožiare nosné a výstužné a bránové a stupňové pre stožiare kotevné. Úpravou trakčného vedenia dôjde tiež k posunutiu trakčných stožiarov pri ŽST Šelpice (nové stožiare č. 48 a 49) a ŽST Boleráz (nový stožiar č. 2).
Riešené bude tiež ukoľajnenie čiastočne vodivých konštrukcií a elektrických inštalácií umiestnených v zóne vrchného trolejového vedenia a zóne zberača prúdu.
Zabezpečovacie zariadenie
Rekonštrukčné práce si vyžiadajú demontáž vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia, ktoré budú prekážať stavebnej činnosti, a ich následnú montáž po ukončení stavebných prác.
Zabezpečená bude úprava a obnova traťového zabezpečovacieho zariadenia vrátane príslušnej kabelizácie. Z dôvodu zvyšovania traťovej rýchlosti bude tiež preverená poloha spúšťacích bodov na všetkých dotknutých priecestných zabezpečovacích zariadeniach a v prípade potreby sa upraví kilometrická poloha spúšťacích bodov. Vchodové návestidlá, predzvesti, vzdialenostné upozorňovadlá a tabuľky pred priecestiami v predmetnom úseku budú nahradené novými prvkami na nových betónových základoch. Umiestnenie predzvestí a vchodových návestidiel bude vyhovovať pre traťovú rýchlosť do 100 km/h a pre zábrzdnú vzdialenosť 700 m.
V rámci stavby sa preložia všetky káble zabezpečovacieho zariadenia dotknuté stavbou, káblové vedenia k návestidlám, priecestníkom a snímačom osí budú preložené do novej káblovej chráničkovej trasy.

Oznamovacie zariadenia
Súčasťou rekonštrukčných prác na dotknutom traťovom úseku budú úpravy a preložky (ochrana) káblovej techniky oznamovacích zariadení ŽSR. Existujúci rezervný optický kábel bude ukončený v nových optických rozvádzačoch v lokalitách ŽST Šelpice a ŽST Boleráz. Vonkajšie telefónne objekty pri vchodových návestidlách budú demontované a nahradené novými.

Zastávka Klčovany
Súčasné nástupisko na zastávke Klčovany nevyhovuje potrebám prevádzky a nárokom bezpečnosti, bude preto odstránené a bude tu vybudované nové nástupisko s dĺžkou 160 m ukončené na oboch stranách rampou. Šírka nástupiska bude 3 120 mm a výška nástupiska nad temenom koľaje bude 550 mm. Nástupištná hrana bude tvorená typovými nástupištnými blokmi PRE 200. Povrchová úprava nástupiska bude riešená zámkovou dlažbou. Úprava priestorov nástupiska zohľadní tiež požiadavky označenia pre osoby so zníženou schopnosťou orientácie a osoby so zrakovým postihnutím – osadené budú po celom obvode nástupiska výstražný pás, varovný pás aj vodiaci pás.
Súčasný prístup na nástupisko bude bez zmeny. Riešený zostane úrovňovým prechodom z miestnej komunikácie až ku začiatku nástupnej rampy. Rampa na opačnej strane nástupiska je určená len pre potreby zamestnancov ŽSR.
Na nástupišti bude osadený nový prístrešok pre cestujúcich pre ich ochranu pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi. Navrhnutý je betónový prístrešok z troch strán s betónovými obvodovými stenami. Vybavený bude základným mobiliárom (lavicou na sedenie, smetným košom a prvkami pre orientáciu cestujúcich).
Na zastávke bude vybudované osvetlenie LED svietidlami na sklopných 12 m prírubových stožiaroch vrátane potrebnej prípojky.

Mostné objekty
Na dotknutom traťovom úseku sa nachádza jeden mostný objekt v km 12,180 cez vodný tok Trnávka, ktorý bude v potrebnom rozsahu zrekonštruovaný. Navrhnutá je oprava nosnej oceľovej konštrukcie mosta pre odstránenie zistených nedostatkov, rozšírenie mostného prechodového prierezu, osadenie nových železobetónových ríms, osadenie nového oceľového zábradlia, sanácia spodnej stavby vrátane prestavby zosúvajúceho sa ľavého krídla u opory č. 1, výmena všetkých mostníc, oprava olovených platní a ložiskových dosiek na ložiskách, úprava revíznej lávky a obnovenie náteru vrátane protikoróznej ochrany nosnej konštrukcie.

Zrekonštruované, resp. prebudované budú všetky jestvujúce priepusty na dotknutom traťovom úseku v rôznych rozsahoch v závislosti od zistených nedostatkov. Pri každom priepuste budú nadbetónové rímsy tak, aby sa na nich vytvorilo zapustené koľajové lôžko. Pri priepustoch, kde výška rímsy bude viac ako 1,5 m nad okolitým terénom bude osadené aj zábradlie. Prečistené tiež budú ich dná a vtokové a výtokové časti od nánosov a náletovej vegetácie vrátane priľahlých svahových kužeľov a dôjde tiež k dláždeniu vtokových, resp. výtokových častí. Dôjde tiež k zrušeniu dnes nefunkčného priepustu v žkm 13,481 vzhľadom na jeho stav a výškové uloženie.

Železničné priecestia a úpravy priľahlých komunikácií
Jestvujúce priecestné konštrukcie na priecestiach v km 11,472, km 12,291, km 13,486, km 14,421 sa zrekonštruujú - priecestie v km 11,472 bude tvorené železo-betónovými panelmi a priecestia v km 13,486 a v km 14,421 budú tvorené celogumovými panelmi uloženými priamo na betónových podvaloch. Odvodnenie priecestí bude riešené pomocou trativodov. V miestach železničných priecestí budú použité pružné zvierky s antikoróznou úpravou. Prechod medzi priecestnou konštrukciou a vozovkou bude riešený pomocou záverných múrikov tvaru „T“ uložených na betónovom základe.
Priecestie v km 12,291 bolo nedávno zrekonštruované v rámci projektu „Zvyšovanie bezpečnosti na žel. priecestiach, Traťový úsek Trnava - Kúty, PZZ v km 12,291“, tzn. po realizácii stavby budú prvky, ktoré bude pre výkon rekonštrukčných prác na trati potrebné demontovať, spätne zabudované na pôvodné miesto.
Na všetkých dotknutých železničných priecestiach bude výrubom drevín dosiahnutý požadovaný stav rozhľadových pomerov v zmysle platných prevádzkových predpisov ŽSR.
Križujúce pozemné komunikácie budú upravené len v nevyhnutnom rozsahu, ich úpravy budú pozostávať z úpravy nivelety komunikácií vzhľadom na zmenu výškového vedenia železnice a výmeny konštrukčných vrstiev vozoviek v riešených úsekoch. Smerovo úpravy kopírujú pôvodné šírkové usporiadanie komunikácií, výškovo sa prispôsobujú novo navrhovaným priecestiam. Dĺžky úprav dotknutých komunikácií sú pri jednotlivých priecestiach rôzne.

Požiadavky na vstupy
• Záber pôdy
Zmena navrhovanej činnosti bude vyžadovať dočasný aj trvalý záber pôdy – trvalý záber bude potrebný pre umiestnenie niektorých stavebných objektov a dočasný záber vyvolajú zariadenia staveniska a umiestnenie stavebných dvorov a dočasných úložísk materiálu.
Celková plocha dotknutých pozemkov predstavuje 192 305 m2. Stavba bude realizovaná na pozemkoch, na ktorých je situované súčasné teleso trate, pričom ide prevažne o pozemky vo vlastníctve investora. K novým trvalým záberom pozemkov nedôjde. Pozemky, na ktorých je situované súčasné teleso trate a jeho bezprostredné okolie, sú podľa katastrálnej informácie zaradené prevažne ako zastavané plochy a nádvoria a ostatné plochy.
Počas realizácie stavebných prác nedôjde k dočasným záberom pozemkov mimo pozemkov navrhovateľa, resp. pozemkov, na ktorých leží súčasné teleso trate. Zariadenia staveniska a dočasné úložiská materiálu budú situované na pozemkoch ŽSR, prístupové komunikácie nebudú budované, nakoľko je k trati možný prístup z jestvujúcich úrovňových križovaní trate s cestnými komunikáciami.
Pri realizácii stavby budú využívané iba vyznačené obvody staveniska a nebude zasahované do priestorov, ktoré neboli pre stavbu vyhradené. Po ukončení stavebných prác budú všetky dočasne dotknuté plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu.
Počas výstavby je rizikom možná kontaminácia pôd znečisťujúcimi látkami v dôsledku havárie stavebných mechanizmov alebo motorových prostriedkov. Uvedené riziko bude minimalizované dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technologických postupov na stavbe.

• Výrub nelesnej drevinovej vegetácie
Navrhovaná rekonštrukcia železničnej trate vyvolá potrebu výrubu nelesnej drevinovej vegetácie nachádzajúcej sa v rozhľadových poliach dotknutých železničných priecestí, ktorý vyplýva z potreby zabezpečenia dostatočných rozhľadových pomerov na dotknutých priecestiach v zmysle Predpisu ŽSR Z 12 – Železničné priecestia a priechody.
Zásah do zelene vyvolajú tiež nevyhnutné stavebné úpravy na železničnej zastávke Klčovany. K výrubu nelesnej drevinovej vegetácie dôjde len v nevyhnutnom rozsahu.
Súhrnne bude potrebné odstrániť 141 ks drevín a 2 292 m2 krov v katastrálnych územiach Šelpice, Boleráz a Klčovany.

• Búracie práce
Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada demontáž železničného zvršku jestvujúcej traťovej koľaje vrátane výhybiek, železničného spodku a trakčného vedenia.

V železničnej zastávke Klčovany bude odstránené jestvujúce nástupisko, ktoré bude nahradené novým.
Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada tiež odstránenie jestvujúcich priecestných konštrukcií dotknutých úrovňových priecestí v km 11,472, km 13,486 a km 14,421.

• Spotreba vody
Počas výstavby
Výstavba zmeny navrhovanej činnosti si vyžiada vodu na úžitkové a technologické účely v rámci zariadení stavenísk a pitnú vodu pre prítomných zamestnancov stavby. Technologická voda bude využívaná pre stavebné technológie, na výrobu betónových zmesí a pod. Úžitková voda bude využívaná na čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch v stavebných dvoroch, dopravných prostriedkov a verejných komunikácií na výjazdoch zo stavby a na kropenie staveniska a prístupových ciest.
Zdrojmi vody pre etapu výstavby budú jestvujúce verejné vodovodné siete alebo hydranty. Odbery a spôsob napojenia budú pred realizáciou stavby prerokované a odsúhlasené s majiteľmi, resp. správcami odberných miest. V prípade absencie vodovodu alebo iného miestneho zdroja vody bude potrebná voda dovážaná v cisternách z najbližšieho možného zdroja. Pitná voda pre zamestnancov stavby bude na zariadenie staveniska v prípade potreby dodávaná z miestnych zdrojov (verejných vodovodov), resp. bude zabezpečená balená voda dodávateľom stavby.
Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené zhotoviteľom stavby.

Počas prevádzky
Prevádzka zrekonštruovanej železničnej trate nebude mať zvýšené nároky na vodu. Zachovaná zostane potreba vody na účely údržby železničných priestorov a objektov a na havarijné a požiarne účely, príp. pitnej vody pre zamestnancov správcu infraštruktúry a dopravcov. Súčasný stav zabezpečovania týchto činností sa realizáciou navrhovaných zmien činnosti nebude meniť.

• Ostatné surovinové a energetické zdroje
Surovinové zdroje
Stavebné práce si vyžiadajú stavebné suroviny a technologické materiály zodpovedajúce charakteru stavby, predovšetkým kamenivo, zeminu do násypov, piesok, oceľ, betónové zmesi, betónové podvaly, koľajnice, železobetónové konštrukcie, inštalačný materiál, káble a pod. Rozhodujúci podiel nových materiálov pre zabezpečenie stavby budú mať materiály pre železničný zvršok a spodok (nové koľaje a výhybky, materiál pre koľajové lôžko a podkladovú vrstvu).

Nároky stavby na surovinové zdroje budú znížené snahou opätovného využitia niektorých vyzískaných surovín a materiálov. Suroviny a materiál na stavbu budú dovážané na miesto zabudovania určenými prístupovými trasami s využitím dopravy po železnici i cestnej siete. Prepravné trasy sú bližšie opísané nižšie v kapitole Dopravná infraštruktúra.
Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa nároky na surovinové zdroje nezmenia, aj naďalej budú potrebné suroviny a materiál na opravy a údržbu dopravnej cesty vrátane súvisiacich objektov a zariadení.

Elektrická energia
V období výstavby budú nároky na spotrebu elektrickej energie závisieť od využívaných technológií, ktoré budú určené vybraným zhotoviteľom stavby. Ak to bude z hľadiska kapacity možné, elektrická energia bude dodávaná prostredníctvom napojenia na jestvujúce rozvody (napr. v ŽST), zriadením osobitných staveniskových prípojok z vhodných verejných zdrojov, alebo prostredníctvom mobilných agregátov. Potrebné odbery elektrickej energie, spôsob napojenia a maximálny povolený príkon budú pred realizáciou stavby prerokované so správcami, resp. majiteľmi odberných miest.
Počas prevádzky bude potrebná elektrická energia, tak ako aj dnes, odoberaná zo súčasnej energetickej siete. Súčasťou rekonštrukcie železničnej trate bude obnova trakčného vedenia v dotknutom traťovom úseku. Spôsob napájania trolejového vedenia sa však nebude meniť, nové trolejové vedenie bude napájané z pôvodných napájacích bodov. Vzhľadom na nové polohy trakčných stožiarov nesúce úsekové odpájače na zhlaviach ŽST Šelpice a ŽST Boleráz budú existujúce úsekové odpájače demontované a nahradené novými umiestnenými na nových stožiaroch.
V zastávke Klčovany bude vybudované nové osvetlenie LED svietidlami na sklopných stožiaroch. Zriadená bude prípojka nn pre osvetlenie nástupišťa, vedená bude z rozvádzača zriadeného v rámci samostatnej stavby „Zvyšovanie bezpečnosti na žel. priecestiach, Traťový úsek Trnava - Kúty, PZZ v km 12,291" do rozvádzača verejného osvetlenia.

• Dopravná infraštruktúra

Počas výstavby
Ako prístupové trasy k priestorom zariadenia staveniska a do obvodu stavby bude zhotoviteľ stavby môcť využívať cestnú sieť v okolí miesta stavby, ako aj železničnú trať:
- Železničná doprava môže slúžiť na prísun koľajových mechanizmov dodávateľa, potrebných pre demontážne práce a realizáciu objektov žel. spodku, zvršku, osvetlenia, vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia, prípadne ďalších prác súvisiacich s realizáciou predmetnej stavby a vyplývajúcich zo zvolenej technológie dodávateľa. Zároveň môže byť využitá pre dovoz potrebného materiálu a odvozy vyzískaných materiálov zo všetkých prác. Počas realizácie prác v medzistaničnom úseku bude prístup po trati obmedzený a možný len z krajných staníc (Šelpice, Boleráz) bez možnosti prejazdu celého úseku.
- Dovoz potrebného materiálu a odvozy vyzískaných materiálov môžu byť realizované tiež cestnou dopravou. Dopravné trasy pre stavebné a dopravné mechanizmy a pre prepravu materiálov pre stavbu sú možné po ceste I/51 a po miestnych komunikáciách. Vzhľadom na predpokladané obdobie výstavby a rozloženie prác a presunu materiálov do celého obdobia sa stavba v cestnej doprave v okolí výstavby výraznejšie neprejaví.

Realizácia rekonštrukcie železničnej trate bude prebiehať súčasne a pri úplnej výluke dopravy v dotknutom medzistaničnom úseku v celkovom trvaní 6 mesiacov. Pohyb koľajových vozidiel v medzistaničnom úseku v priebehu výluky sa predpokladá len pre traťové stroje / pracovné vlaky zhotoviteľa, v tých fázach výstavby, kedy bude železničný zvršok funkčný.
Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii dotknutého úseku železničnej trate z dôvodu dosiahnutia normových parametrov železničnej dopravnej cesty a predpísaných štandardov, zaistenia dlhodobej bezpečnosti železničnej prevádzky a tiež zníženia rozsahu údržby. Rekonštrukcia železničnej trate umožní zvýšenie traťovej rýchlosti v dotknutom úseku zo súčasných 80 km/hod s miestnym obmedzením pri priecestí v km 12,291 na 40km/h na rýchlosť 100 km/hod.
Prístup na nástupište v zastávke Klčovany zostane po rekonštrukcii bez zmeny. Prístup pre cestujúcu verejnosť je riešený úrovňovým prechodom z miestnej komunikácie až ku začiatku novovybudovanej nástupnej rampy.
Ako súčasť rekonštrukčných prác budú vykonané úpravy cestných komunikácií dotknutých železničných priecestí v km 11,472, km 12,291, km 13,486 a km 14,421. Napojenia na priľahlú cestnú sieť zostanú zachované prostredníctvom jestvujúcich komunikácii, nie je uvažované s ich smerovými posunmi nadväzujúcimi na dotknuté priecestia. Cestné napojenie dotknutého územia sa realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nebude meniť.

• Nároky na pracovné sily
Počas výstavby bude potrebná prítomnosť zamestnancov zhotoviteľa stavby vykonávajúcich búracie, výkopové, zemné a stavebné práce. Počet pracovných síl bude upresnený dodávateľom stavebných prác, ich profesná skladba je daná charakterom stavby.
Počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti nebude potrebné zabezpečiť nové pracovné sily podieľajúce sa na riadení dopravy a správe dopravnej cesty.

Údaje o výstupoch

• Zdroje znečistenia ovzdušia
Počas výstavby
Výstavba zmeny navrhovanej činnosti vyvolá dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho bezprostrednom okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, zemné a stavebné práce, zemníky a recyklačné základne a tiež nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén). Pôjde však o vplyvy dočasného charakteru, ktorých trvanie bude obmedzené len na čas trvania stavebných prác.

Počas prevádzky
Prevádzkou zrekonštruovaného úseku železničnej trate nedôjde k nárastu emisií znečisťujúcich látok v porovnaní so súčasným stavom. Navrhovaná zmena činnosti nespôsobí zmeny v intenzitách dopravy, dôjde len ku skvalitneniu dopravnej cesty.
Vo všeobecnosti je podiel železničnej dopravy na celkovom znečistení ovzdušia v dotknutom území vzhľadom na elektrifikáciu trate minimálny. Zdrojom zvýšenej prašnosti v blízkosti trate sú samotné prejazdy vlakových súprav, dosah tohto vplyvu je cca 50 – 70 m od vlakovej súpravy. V rámci zmeny navrhovanej činnosti nebude inštalovaný

žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z.

• Odpadové vody
Počas výstavby
Stavebné práce budú zdrojom technologických odpadových vôd (odpadové vody z umývania dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov a z čistenia spevnených komunikácií po výjazdoch stavebnej techniky odvádzané cez lapače nečistôt a ropných látok do miestnej kanalizácie) a odpadových vôd z povrchového odtoku (zrážkové odpadové vody odvádzané voľne na terén). Samotná výstavba pravdepodobne nebude zdrojom splaškových odpadových vôd, počas stavby budú pre prítomných zamestnancov zabezpečené chemické hygienické zariadenia.
Počas výkonu stavebných prác môžu byť vody z povrchového odtoku znečistené v dôsledku uskutočňovania technologických procesov alebo prevádzkou stavebných strojov. K znečisteniu môže dochádzať tiež pri výkopových prácach, čistení spevnených plôch, prístupových ciest a stavebných mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie. Rizikom je tiež únik ropných a iných znečisťujúcich látok v dôsledku nepredvídanej havarijnej situácie. Všetky riziká bude snaha eliminovať dôsledným dodržiavaním technologických a stavebných postupov a dodržiavaním pracovnej disciplíny.

Počas prevádzky
Dotknutý úsek železničnej trate je od okolitého terénu oddelený nespevnenými priekopami, avšak miestami akékoľvek odvodňovacie zariadenie trate absentuje. V rámci zmeny navrhovanej činnosti bude v celom dotknutom úseku vybudované odvodnenie železničného telesa, voda bude odvádzaná systémom trativodov a pozdĺžnych priekop na priľahlý terén alebo do priepustov:
- Systém odvodnenia bude založený na princípe odvádzania zrážkových vôd drenážnym potrubím uloženým v trativodnej ryhe. Trativodná ryha bude vystlaná separačnou a filtračnou geotextíliou a vyplnená štrkodrvou. Trativodné potrubie bude zaústené do plastových kontrolných šácht.
- Odvádzanie zrážkových vôd bude zabezpečené tiež zriadením pozdĺžnych otvorených spevnených odvodňovacích priekop (prevažne s rovnakým sklonom ako sklon koľaje), ktoré budú vyústené na priľahlý terén.
- Odvádzanie zrážkových vôd v km 12,479 – 12,567 bude zabezpečené ľavostrannou priekopou v dĺžke 88 m, z ktorej bude voda odvádzaná formou drenáže do priepustných vrstiev podložia do hĺbky cca 7 m.

Odvodnenie nového nástupiska v zastávke Klčovany bude riešené pomocou priečneho sklonu plochy nástupiska k vonkajšej strane, stekajúca voda bude odvedená mimo koľajiska. Odvodnenie nového prístrešku pre cestujúcich na zastávke bude riešené odkvapkávaním z okraja strechy prístrešku.

Odvádzanie vôd z povrchového odtoku z nosnej konštrukcie mosta v km 12,180 nie je riešené, nakoľko ide o most s prvkovou mostovkou.
Na dotknutom traťovom úseku sa v km 12,180 nachádza most, pre ktorý je zabezpečené odvádzanie vôd z povrchového odtoku: Odvodnenie povrchových vôd za oporou je riešené rubovou drenážou.
V riešenom úseku sa nachádzajú 4 železničné priecestia, na ktorých budú vymenené priecestné konštrukcie spolu s úpravou konštrukcie telesa železničného spodku. Odvodnenie priecestí je riešené pomocou trativodov.
Riziko znečistenia vôd môže počas železničnej prevádzky nastať pri nepredvídanej havárii koľajových vozidiel, ktorými sú prepravované znečisťujúce látky (najmä ropné látky). Uvedené riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

• Iné odpady
Realizáciou stavby sa predpokladá vznik viacerých druhov odpadov tvorených prevažne prebytočným materiálom zo zemných prác a demontovanými prvkami. Rozhodujúce objemy sa budú viazať na odstránenie súčasného železničného zvršku vrátane výhybiek a železničného spodku, vybudovanie káblovej chráničkovej trasy, výmenu trakčného vedenia, odstránenie nástupiska v zastávke Klčovany a odstránenie jestvujúcich priecestných konštrukcií dotknutých úrovňových priecestí.
Nakladanie s odpadmi sa pri realizácii navrhovanej činnosti bude riadiť ustanoveniami platných právnych predpisov pre oblasť odpadového hospodárstva (predovšetkým zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacími predpismi) a súčasne platnými predpismi ŽSR o nakladaní s materiálmi a odpadmi.

Nakladanie s odpadmi bude riadené hierarchiou odpadového hospodárstva, t. j. prioritná bude snaha o predchádzanie vzniku odpadov dobrou organizáciou práce, dôsledným triedením odpadov od využiteľných materiálov a predchádzaniu vzniku havarijných situácií. Vzniknuté odpady budú vytriedené podľa druhov a budú sústredené na stavebných dvoroch v obvode staveniska.
Významné objemy odpadov bude tvoriť odťažený materiál koľajového lôžka, ktorý sa v zmysle výsledkov vykonaného ekologického rozboru pretriedi a prečistí a spätne použije do konštrukcie podkladných vrstiev železničného spodku. Nevhodný materiál bude pred recykláciou chemicky vyčistený, resp. s ním bude nakladané ako s nebezpečným odpadom. Výkopová zemina a koľajový štrk vyzískané pri zemných a stavebných prácach bude snaha v čo najväčšej miere využiť na spätný zásyp, stavbu telesa komunikácií priecestí, násyp nových nástupíšť zastávok a pod., nevyužité objemy budú odvážané mimo lokality na druhotné zhodnotenie. Drevná hmota z výrubov drevín bude prednostne využitá ako surovina, s prípadnými odpadmi z výrubov (koreňové systémy vyrúbaných drevín) bude nakladané ako s biologicky rozložiteľným odpadom.
Vybraný stavebný odpad môže byť recyklovaný aj priamo na stavbe s využitím mobilného drviča. Ostatné odpady budú odovzdané osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch. Miesto odvozu stavebného odpadu a vyťaženého materiálu bude spresnené vybraným dodávateľom stavby pred zahájením stavebnej činnosti.

• Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu
Hluk
Počas výstavby budú zdrojom hluku v území najmä využívané stavebné mechanizmy, činnosti sprevádzajúce stavebné postupy a súvisiaca stavenisková doprava. Výrazné hlukové emisie budú produkované najmä počas búracích prác, recyklácie materiálu koľajového lôžka, výkonu pomocných technológií v stavebných dvoroch a prejazdov nákladných automobilov so surovinami a materiálmi. Vyvolané hlukové emisie budú pomerne výrazné s prerušovaným charakterom a priamo budú závisieť od druhu vykonávanej činnosti. Zhoršenie hlukovej situácie však bude dočasné, obmedzené na miesto a čas pôsobenia jednotlivých zdrojov hluku.
Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení. Dôsledkom rekonštrukcie dôjde k zníženiu hlučnosti súčasnej prevádzky priamo pri zdroji.
Zisťovanie súčasného stavu akustickej situácie v riešenom území a dopadov navrhovaných zmien na akustické pomery územia dotknutého stavbou nebolo pre daný stupeň prípravy projektu zabezpečené.

Vibrácie
Počas výstavby dôjde v dotknutom území k zvýšeniu vibrácií v dôsledku vykonávania stavebných prác, predovšetkým zemných a búracích prác, počas recykláže materiálu koľajového lôžka, drvenia stavebného odpadu a pod., v menšej miere pohybmi ťažkých stavebných mechanizmov a prejazdmi staveniskovej dopravy. Pôjde o dočasný vplyv obmedzený na etapu realizácie rekonštrukčných prác.
Rekonštrukcia železničnej trate neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií do dotknutého územia. Hlavným zdrojom budú aj naďalej prejazdy vlakových súprav. Práve naopak, samotná rekonštrukcia železničného zvršku a spodku prinesie zníženie prenosu vibrácií vybudovaním štrkového lôžka hrúbky min. 350 mm.

Žiarenie
Navrhované práce nebudú zdrojom žiadneho druhu žiarenia.
Dotknutý úsek železničnej trate je elektrifikovaný, preto môže najmä pri prejazde vlakových súprav dochádzať vplyvom vysokého napätia v trakčnom vedení k zmene elektromagnetického poľa. Následne môžu byť ovplyvňované elektronické prístroje a rušené televízne a rozhlasové signály. Uvedený stav sa zmenou navrhovanej činnosti nebude meniť.

Zdroje tepla a zápachu
Počas výkonu stavebných prác môžu byť zdrojmi tepla prevádzkované stavebné mechanizmy, pôjde však o minimálnu produkciu spojenú s aktivitou strojov. Zdrojmi zápachu môžu byť stavebné dvory, v ktorých bude prebiehať príprava materiálov a surovín.
Počas prevádzky železničnej trate budú stávajúcimi zdrojmi tepla v zimnom období vykurované železničné súpravy a lokomotívy. Prevádzkou zrekonštruovanej železničnej trate nevzniknú v dotknutom území žiadne nové zdroje tepla a zápachu oproti súčasnému stavu.

• Vyvolané investície

Z dôvodu rekonštrukcie koľajového zvršku a spodku dôjde v dotknutom traťovom úseku tiež ku kolízii s existujúcimi telekomunikačnými vedeniami. V kolíznych miestach pri existujúcom križovaní s traťou budú pred začatím stavebných prác vykonané potrebné opatrenia na ochranu vedení, poprípade preložka vedení novými dĺžkami do novej trasy.
Z dôvodu budovania nového železničného zvršku, spodku a nových konštrukcií železničných priecestí bude potrebné upraviť tiež napojenie jestvujúcich komunikácií v mieste súčasných železničných priecestí v km 11,472, km 12,291, km 13,486, km 14,421. Úpravy komunikácií budú riešené len na nevyhnutne dlhých úsekoch pre potreby budovania nových priecestných konštrukcií. Smerovo úpravy kopírujú pôvodné šírkové usporiadanie komunikácií, pozostávať budú z úprav nivelety komunikácií vzhľadom na zmenu výškového vedenia železnice a výmeny konštrukčných vrstiev vozovky v riešenom úseku.

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, Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Bratislava, Trnavský samosprávny kraj, Krajský pamiatkový úrad Trnava, Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Okresný úrad Trnava, odbor výstavby a bytovej politiky, Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát, Okresný úrad Trnava, odbor krízového riadenia) a dotknuté obce (Obec Šelpice 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-OSZP3-2022/010767-002 zo dňa 07.03.2022:
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 „Šelpice – Boleráz, 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-OSZP3-2022/010824 zo dňa 08.03.2022:
Po preskúmaní predloženého oznámenia orgán ochrany ovzdušia na OÚ Trnava vydáva nasledovné stanovisko:
• Pri realizácii stavebných prác, pri ktorých je riziko vzniku prašných emisií (tuhých znečisťujúcich látok – TZL), je nutné prijať také opatrenia, ktoré minimalizujú prašnosť zasahujúcu do vonkajšieho ovzdušia.
• K predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska záujmov štátnej správy ochrany ovzdušia po zohľadnení vyššie uvedených pripomienok nemá žiadne námietky a konštatuje, že nie je potrebné ho posudzovať podľa zákona.

c) Štátna správa ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2022/010574 zo dňa 14.03.2022:
Zmena navrhovanej činnosti „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“ sa týka komplexnej rekonštrukcie jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz, ktorá je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 4 536 m. Požiadavka na rekonštrukciu predmetnej železničnej trate vychádza predovšetkým z jej technicky zastaraného a v súčasnosti už nevyhovujúceho stavu.

Predmetom zmeny navrhovanej činnosti je komplexná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov v uvedenom traťovom úseku s cieľom dosiahnutia normových parametrov železničnej dopravnej cesty a dosiahnutia predpísaných štandardov, zvýšenia súčasnej traťovej rýchlosti a zaistenia dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky.
Súčasťou zmeny navrhovanej činnosti je aj rekonštrukcia jednopoľového trámového oceľového mosta križujúceho vodný tok Trnávka v žkm 12,180.
Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Trnava (SAŽP, 2019) je tok Trnávka regionálnym biokoridorom RBk1.
Súčasne v zmysle § 2 ods.2 písm. g) zákona o ochrane prírody je považovaný za mokraď.
Upozorňujeme na skutočnosť, že v súlade s § 6 ods. 5 zákona o ochrane prírody, na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu, zasypávanie, odvodňovanie, ťažbu trstia, rašeliny, bahna alebo iného materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody (OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia v sídle kraja).
Predmetný zámer je situovaný v území, kde platí 1.stupeň územnej ochrany prírody a krajiny (§ 12 zákona o ochrane prírody).
Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny nemá žiadne závažné pripomienky k predloženému zámeru navrhovanej činnosti.

d) Štátna vodná správa, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP3-2022/010457 zo dňa 16.03.2022:
Z hľadiska ochrany vodných pomerov požadujeme:
• Pred vydaním stavebného povolenia je investor povinný požiadať tunajší orgán štátnej vodnej správy o vydanie súhlasu v zmysle § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona na uskutočnenie stavby mostného objektu v km 12,180 cez vodný tok Trnávka. K žiadosti o vydanie súhlasu je potrebné predložiť PD a stanovisko správcu vodohospodársky významného vodného toku Trnávka (SVP š.p. OZ Piešťany Správa povodia stredného Váhu Piešťany).
• V zmysle § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami je zhotoviteľ stavby, ktorá zasahuje do vodného toku alebo na inundačné územie, povinný vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby až do nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o užívaní stavby. Podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania upravuje vyhláška MŽP SR č. 261/2010 Z. z..
• Dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
• 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.
• Dôsledne dodržiavať všetky podmienky vydaných rozhodnutí a súhlasov, ako aj interné predpisy, ktoré predstavujú opatrenia proti nepriaznivým vplyvom činnosti na životné prostredie.
Tunajší úrad nepožaduje zmenu zámeru navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“ posudzovať 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.

Príslušný orgán podmienky Okresného úradu Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia zapracoval do tohto rozhodnutia.

2. Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov: vyjadrenie č. OU-TT-OOP6-2022/010849 zo dňa 07.03.2022:
Správny orgán po preskúmaní predloženého oznámenia konštatuje, že realizácia zmeny navrhovanej činnosti „Šelpice - Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“ sa týka komplexnej rekonštrukcie jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz, ktorá je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 4 536 m. Trať prechádza územiami obcí Šelpice a Boleráz v okrese Trnava. Predmetom zmeny navrhovanej činnosti je komplexná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov v uvedenom traťovom úseku s cieľom dosiahnutia normových parametrov železničnej dopravnej cesty a dosiahnutia predpísaných štandardov, zvýšenia súčasnej traťovej rýchlosti a zaistenia dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky. Zmena navrhovanej činnosti si nevyžiada nové trvalé zábery pôdy, nakoľko projekt bude prebiehať v koridore existujúceho železničného telesa v úseku Šelpice – Boleráz.

Vzhľadom k tomu, že realizáciou navrhovanej zmeny nedôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát nemá k predloženému návrhu „Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. Č. 1“ z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy žiadne pripomienky.

3. Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií: vyjadrenie č. OU-TT-OCDPK-2022/010357/Si/DA9 zo dňa 28.02.2022:
Po preštudovaní materiálu Vám oznamujeme, že k predloženému oznámeniu o začatí konania – Zaslanie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti – Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1 máme tieto pripomienky:
• Oznámenie sa týka komplexnej rekonštrukcie existujúcej jednokoľajovej elektrifikovanej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz, ktorá je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 4 536 m.
• Nakoľko trasa križuje 1 x poľnú a 3 x miestne a účelové cesty, tunajší úrad ako cestný správny orgán pre cesty I. triedy na území TTSK a cesty II. a III. triedy v územnom obvode okresu Trnava a Hlohovec nie je priamo dotknutý. Cestným správnym orgánom nad miestnymi a účelovými cestami je príslušná Obec podľa katastrálneho územia.
• Pri rekonštrukcii (výluk traťovej koľaje) a určení obchádzkových trás s využitím ciest I., II. a III. triedy, t. j. I/51 a III/1278 je potrebné PD predložiť tunajšiemu úradu na vyjadrenie.
• Konkrétne pripomienky a podmienky si budeme uplatňovať v ďalšom stupni PD ako dotknutý cestný správny orgán nad cestami I. triedy na území TTSK a ciest II. a III. triedy v územnom obvode okresu Trnava.

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

4. Trnavský samosprávny kraj, odbor stratégií a projektov: vyjadrenie č. 11695/2022/OÚPŽP-2 zo dňa 02.03.2022:
Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky predložil zámer na komplexnú rekonštrukciu všetkých prvkov železničnej infraštruktúry v úseku existujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate v úseku ŽST Šelpice a ŽST Boleráz v celkovej dĺžke 4.536 m. Rekonštruovaný úsek je súčasťou trate Trnava – Kúty a zámer nadväzuje na koncepciu jej postupnej obnovy. Rekonštrukciou sa zvýši výkonnosť a rýchlosť trate, zlepší sa komfort prepravovaných osôb, a tiež sa zníži negatívny vplyv prevádzky na obyvateľov blízkeho okolia a životné prostredie. V priľahlom území trate platí prvý stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny.
Po preštudovaní zámeru môžeme konštatovať, že tento nie je v rozpore s platným Územným plánom regiónu Trnavského samosprávneho kraja. Zo zámeru vyplýva, že plánovaná stavebná činnosť svojím rozsahom a charakterom nebude zdrojom významného negatívneho vplyvu na zdravie obyvateľov a životné prostredie blízkeho okolia. Rekonštruovaná trať nezasahuje do žiadneho chráneného územia, ani územia európskeho významu, ani si nevyžaduje nové trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy. Preto oddelenie územného plánovania a životného prostredia TTSK nepožaduje posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

5. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Bratislava: vyjadrenie č. 20599/2022/ÚVHR/37126 zo dňa 30.03.2022:
MDV SR s ú h l a s í s predloženým návrhom zmeny navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz KRŽZ koľaje č. 1“, ktorej navrhovateľom sú Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 v zastúpení REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023 a z hľadiska ochrany verejného zdravia n e t r v á na ďalšom posudzovaní predmetnej zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona 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.).
Podaním č. OU-TT-OSZP3-2022/009661-003 zo dňa 25.02.2022 doručeným na MDV SR dňa 10.03.2022 postúpením z Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave Okresný úrad Trnava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Kollárova 8, 917 02 Trnava, IČO: 00151866 zaslal tunajšiemu správnemu orgánu podľa § 29 ods. 6 písm. a) zákona č. 24/2006 Z.z. v súlade s § 18 ods. 2 písm. d) zákona č. 24/2006 Z.z. ako dotknutému orgánu na posúdenie zmenu navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz KRŽZ koľaje č. 1“, ktorej navrhovateľom sú Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 v zastúpení REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023.
Po preskúmaní predloženej dokumentácie bolo zistené nasledovné :
Posudzovaná zmena navrhovanej činnosti predstavuje líniovú stavbu, situovanú v Trnavskom kraji, v okrese Trnava, v k.ú. Šelpice, Klčovany, Boleráz, na pozemkoch v správe Železníc Slovenskej republiky.

Ide o rekonštrukciu časti existujúcej 1-koľajnej elektrifikovanej železničnej trate č. 2711 Trnava – Kúty a to v medzistaničnom úseku medzi železničnými stanicami Šelpice a Boleráz.
Predmetná zmena navrhovanej činnosti bude situovaná v pôvodnom trasovaní existujúcej železničnej trate. Začína na začiatku výhybky č. 8 v Dopravni DOT Šelpice a končí na začiatku výhybky č. 1 v Dopravni DOT Boleráz. Celková dĺžka rekonštruovaného úseku je 4536,00 m.
Cieľom predmetnej zmeny navrhovanej činnosti je dosiahnutie normových parametrov a predpísaných štandardov železničnej dopravnej cesty, zaistenie dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky, zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti, zníženie rozsahu nákladov na údržbu a taktiež zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných 80 km/h (s miestnym obmedzením pri priecestí v km 12,291 v Klčovanoch na 40 km/h) na 100 km/h.
V rámci realizácie bude okrem úpravy vlastnej železničnej trate (úprava technického stavu železničného zvršku a železničného spodku koľajnicami s pružným bezpokladnicovým upevnením na železobetónových podvaloch, zvarených do bezstykovej koľaje) vybudované aj pozdĺžne odvodnenie železničného telesa systémom trativodov na priľahlý terén, do priepustu alebo do novozriadených pozdĺžnych spevnených priekop, nová káblová chráničková trasa, nové trakčné vedenie, bude upravené a obnovené traťové zabezpečovacie zariadenie, vybuduje sa nové nástupište na železničnej zastávke Klčovany, v potrebnom rozsahu sa zrekonštruuje most ponad vodný tok Trnávka ako aj úrovňové priecestné konštrukcie s pozemnými komunikáciami (spolu štyri na danom úseku železničnej trate).
Z hľadiska sledovania záujmov ochrany verejného zdravia, predovšetkým ochrany pred negatívnym pôsobením hluku a vibrácií ako aj znečistenia ovzdušia z predmetnej zmeny navrhovanej činnosti bolo zistené, že predmetná zmena navrhovanej činnosti je situovaná prevažne mimo obývaných lokalít, okrem okrajových častí obcí Boleráz a Šelpice.
Predpokladá sa negatívny vplyv navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas realizácie predmetnej zmeny navrhovanej činnosti z titulu zvýšenej prašnosti a hluku zo stavebných mechanizmov avšak málo významný negatívny vplyv počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti.
V priebehu realizácie zmeny navrhovanej činnosti budú možné negatívne vplyvy minimalizované použitím vhodnej technológie a stavebných postupov.
Po zrealizovaní posudzovanej zmeny navrhovanej činnosti a po uvedení zrekonštruovanej železničnej trate do prevádzky sa nezmení charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom. V dôsledku rekonštrukcie je však predpoklad, že použitím nových materiálov príde ku zníženiu hladiny hluku zo železničnej dopravy v najbližšom chránenom území.
Záver:
Po preskúmaní predloženej dokumentácie vo veci posúdenia zmeny navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz KRŽZ koľaje č. 1“, ktorej navrhovateľom sú Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 v zastúpení REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023 z hľadiska ochrany verejného zdravia MDV SR netrvá na ďalšom posudzovaní predmetnej zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z.
MDV SR týmto však upozorňuje na povinnosť stavebníka pri realizácii predmetnej zmeny navrhovanej činnosti dodržať príslušné opatrenia ustanovené zákonom č. 355/2007 Z.z. ako aj 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 v znení neskorších predpisov.

6. Krajský pamiatkový úrad Trnava: vyjadrenie č. KPUTT-2022/5437-2/17680/KSI,GRZ zo dňa 07.03.2022:
Krajský pamiatkový úrad Trnava so zmenou navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. Č.1“ súhlasí s pripomienkami:
Pri realizácii zmeny činnosti požadujeme dodržiavať platnú legislatívu - rešpektovať ustanovenia zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.
V katastrálnych územiach obcí Boleráz, Šelpice, Klčovany sú evidované viaceré významné archeologické náleziská z rôznych období praveku a stredoveku.
Podľa § 40 pamiatkového zákona a § 127 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov, v prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov počas stavby musí nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác ihneď ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu Trnava. Nález sa musí ponechať bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou. Do obhliadky krajským pamiatkovým úradom je nálezca povinný vykonať všetky nevyhnutné opatrenia na záchranu nálezu, najmä zabezpečiť ho proti poškodeniu, znehodnoteniu, zničeniu a odcudzeniu, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad po dohode s krajským pamiatkovým úradom. Podľa § 40 pamiatkového zákona archeologický nález môže vyzdvihnúť a premiestniť z pôvodného miesta a z nálezových súvislostí iba oprávnená osoba metódami archeologického výskumu.

Krajský pamiatkový úrad Trnava nepožaduje, aby bol predložený zámer posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Príslušný orgán podmienku Krajského pamiatkového úrad Trnava zapracoval do tohto rozhodnutia.

7. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave: vyjadrenie č. KRHZ-TT-2022/000068-002 zo dňa 01.03.2022:
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave po oboznámení sa s dokumentáciou „Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“ pre navrhovateľa Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava a podľa § 23 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov oznamuje, že so zámerom navrhovanej činnosti súhlasí s touto podmienkou:
• Pri zmenách týkajúcich sa požiarnej ochrany žiadame predložiť projektovú dokumentáciu na odsúhlasenie. Požiadavky na obsah a rozsah projektovej dokumentácie predkladanej k stavebnému konaniu sú stanovené v § 9 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona.

Podmienku Krajského riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Trnave zapracoval príslušný orgán do tohto rozhodnutia.

8. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Odbor stratégie dopravy: vyjadrenie č. 19284/2022/OSD/27255 zo dňa 07.03.2022:
Navrhovaná činnosť je umiestená v Trnavskom kraji, v okrese Trnava, v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz. Účelom navrhovanej zmeny je komplexná rekonštrukcia všetkých prvkov železničnej infraštruktúry v uvedenom traťovom úseku pre dosiahnutie normových parametrov a predpísaných štandardov železničnej dopravnej cesty, zaistenie dlhodobej bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky, zníženie rozsahu údržby a tiež zvýšenie traťovej rýchlosti.
MDV SR súhlasí s ukončením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie zmeny navrhovanej činnosti „Šelpice – Boleráz, KRŽZ koľ. č. 1“ podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, po uskutočnení zisťovacieho konania.

Obce Šelpice a Boleráz a 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 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 zámere spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámil adresu, kde môže verejnosť predkladať svoje stanoviská.

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

Združenie domových samospráv, stanovisko doručené prostredníctvom elektronickej podateľne dňa 28.02.2022, 23:13 hod:
Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle §24 ods.2 zákona EIA č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní. Stanovy Združenia domových samospráv v elektronickej podobe sú k dispozícii na prehliadanie alebo na stiahnutie tu: https://goo.gl/AVbAxj , výpis z registra občianskych združení MV SR: https://goo.gl/V4XopA a výpis z registra právnických osôb ŠÚ SR tu: http://goo.gl/Ikofe7.

Pre elektronickú komunikáciu používajte mail: eia@samospravydomov.org
Pre písomný styk použite elektronickú schránku Združenia domových samospráv na ÚPVS slovensko.sk.

Podľa §2 ods.zákona EIA je účelom a zmyslom zákona najmä:

b. zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie,
c. objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom,
d. určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia,
e. získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.
Žiadame, aby vydané rozhodnutie opísalo a zrozumiteľne vysvetlilo priame a nepriame vplyvy na životné prostredie, objasnilo a porovnalo jednotlivé varianty a určilo environmentálne opatrenia a právne záväzným spôsobom ich ukotvilo pre nasledujúce povoľovacie procesy. Zaujíma nás najmä hľadisko ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasti zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a z hľadiska realizácie Programu odpadového hospodárstva SR. Týmto súčasne prejavujeme záujem na predmetnej činnosti v zmysle §24 ods.2 zákona EIA.

Žiadame, aby zmierňujúce opatrenia určené v rozhodnutí ako záväzné podmienky podľa §29 ods.13 zákona EIA obsahovali aj:
I. prvky zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity podľa §2 písm. zh až zj zákona OPK č.543/2002 Z.z.
II. opatrenia ochrany vôd podľa §5 až §11 Vodného zákona
III. opatrenia realizácie Programu odpadového hospodárstva
IV. opatrenia realizácie obehového hospodárstva
Pri určení týchto opatrení je treba v zmysle §29 ods.3 zákona EIA vychádzať aj z návrhov verejnosti; Navrhujeme, aby navrhovateľ akceptoval nasledovné opatrenia (ktoré sa v praxi osvedčili ako tzv best available techniques – BAT – krajinných environmentálnych opatrení) alebo sám navrhol k nim lepšiu alternatívu resp. riešenie, ktoré dané environmentálne oblasti splní lepšie/vhodnejšie a to na základe výsledkov požadovaného krajinného hodnotenia. V rámci doplňujúcej informácie žiadame komparatívnu analýzu výhod a nevýhod a zdôvodnenie výsledného vybraného riešenia.

Navrhujeme vyhodnotiť vhodnosť použitia zeleného zvršku, ktorý okrem ekostabilizačných funkcií a zlepšenia odtokových pomerov rieši aj významné znižovanie hlučnosti trate:
Navrhujeme uvedené aplikovať na týchto úsekoch, ktorý by overil vhodnosť a aplikovateľnosť v podmienkach slovenských tratí; v susednom Česku sa jedná už o štandardné riešenie využívané na modernizovaných úsekoch trate.

Pripomienky a odborné podklady doručené k zámeru (vrátane našich) žiadame vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA a to nielen v zmysle vecného posúdenia ale aj v zmysle právneho posúdenia veci a na základe tohto vyhodnotenia rozhodnúť vo veci samej. Podľa čl.2 ods.2 Ústavy SR sa rozhodnutia úradov musia realizovať v rámci zákonných kompetencií a zmocnení; podľa §3 ods.1 Správneho poriadku sú úrady povinné rešpektovať a presadzovať záujmy štátu a spoločnosti. Environmentálne záujmy sú definované aj v osobitných hmotnoprávnych predpisoch chrániacich životné prostredie a jeho zložky, ktorých zoznam je na stránke MŽP SR na adrese https://www.minzp.sk/legislativa/. Žiadame teda doručené pripomienky vyhodnotiť vecne aj právne v zmysle týchto právnych predpisov toto vyhodnotenie uviesť v rozhodnutí. Z vyhodnotenia pripomienok súčasne vyplynie, ktoré podmienky je potrebné uložiť podľa §29 ods.13 resp. §37 ods.4 zákona EIA.

Žiadame vyššie uvedené informácie vyhodnotiť formou všeobecne zrozumiteľného zhodnotenia opisom z hľadiska šiestych hlavných faktorov posudzovania environmentálnych vplyvov: • klíma, • biodiverzita, • voda, • vzduch, • energie a • hodnota; v každom z týchto faktorov žiadame zvoliť merateľný ukazovateľ, ktorý bude následne monitorovaný aj z hľadiska poprojektovej analýzy.

Za účelom zabezpečenia efektivity konania, odporúčame úradu aj navrhovateľovi aktívne konzultovať projekt s verejnosťou a v nasledujúcich povoľovacích konaniach kontaktovať verejnosť ešte pred podaním žiadostí na úrad napr. v zmysle §36 ods.5 resp. §64 ods.1 Stavebného zákona. Prípadnú konzultáciu so ZDS je možné rezervovať tu: https://services.bookio.com/zdruzenie-domovych-samosprav/widget?lang=sk. ZDS na vykonaní konzultácie trvá.

• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. • S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme. • Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme

nezasielať. • Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.
Zásady Integrity konania ZDS: ZDS primerane aplikuje Odporúčania OECD o verejnej integrite (https://www.oecd.org/gov/ethics/integrity-recommendation-SVK.pdf) do svojej činnosti. ZDS nekupčí so svojim vplyvom žiadnym spôsobom. Jednoducho povedané:
a) Ak niekto tvrdí, že Vám vybaví „ústretovosť ZDS“, tak sprosto klame a od takého konania sa rázne dištancujeme.
b) Ak sa niekto nádeja, že akýmikoľvek zmluvnými vzťahmi s tretími stranami získa „ústretovosť ZDS“, tak si robí falošnú nádej; aj od takého konania sa rázne dištancujeme. Nikdy sme na neho nepristúpili a ani nepristúpime.
c) Ak sa niekto nádeja, že politickým krytím ministrov, starostov či iných politikov alebo vplyvných osôb si získa nejakú výhodu, tak takéto dohody odmietame a o to dôraznejšie žiadame nezávislé posudzovanie tak, aby ani verejnosť ani životné prostredie nebolo rukojemníkom takejto politicko-biznisovej korupcie. Aj takéto správanie dôrazne odmietame a svojou činnosťou sa proti nemu staviame.
Environmentálne princípy činnosti ZDS: ZDS je ochotné diskutovať a komunikovať s každým za splnenia štyroch jednoduchých pravidiel:
1) Pristupujeme k sebe partnerským spôsobom, so vzájomným rešpektom a vážime si jeden druhého; sme slušní a spoločensky zodpovední.
2) Rozprávame sa len o životnom prostredí, ako životné prostredie zlepšiť a ako zvýšiť občiansku participáciu.
3) Konáme len na základe práva a zákona (európskeho práva a slovenského práva, ekologické medzinárodné zmluvy), konáme zásadne len zákonným spôsobom a problémy riešime len spôsobmi, ktoré zákony predpokladajú.
4) Všetka činnosť ZDS je činnosťou občianskeho aktivizmu v zmysle Stanov ZDS (https://bit.ly/3sdFgYB). ZDS neobchoduje ani nepodniká a všetko, čo ZDS v rámci svojej činnosti robí je bezodplatné.
Informácia: Dávame do pozornosti blog predsedu ZDS https://dennikn.sk/autor/marcelslavik/?ref=in, v ktorom sa vyjadruje k aktuálnym spoločenským otázkam a činnosti ZDS.

Následne Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia listom č. OU-TT-OSZP3-2022/009661-018 zo dňa 20.04.2022 upovedomil známych účastníkov konania s možnosťou nahliadnutia do spisového materiálu a vyjadrenia s k nemu podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku. K upovedomeniu o podkladoch rozhodnutia zaslal svoje vyjadrenie navrhovateľ a účastník konania Združenie domových samospráv.

1. Združenie domových samospráv, stanovisko doručené prostredníctvom elektronickej podateľne dňa 30.04.2022, 06:03 hod.:
Žiadosť o informácie o životnom prostredí a vykonanie konzultácií; všeobecné vyjadrenie k nárokom na finálne rozhodnutie
V zmysle čl. 4 a čl. 5 Aarhuského dohovoru (https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/43/20060204) žiadame o všetky informácie o životnom prostredí vo forme zaobstaraných stanovísk a doplňujúcej informácie tak, aby sme mohli podľa čl.6 Aarhuského dohovoru reálne ovplyvniť výsledok projektu; v zmysle čl.4 ods.1 Aarhuského dohovoru žiadame ich zverejniť na stránke enviroportal.sk. Po obdržaní / zverejnení predmetných informácií o životnom prostredí máme záujem vykonať k predmetnému projektu konzultácie, t.j. odbornú diskusiu tak, aby naše stanoviská a vyjadrenia boli v primeranej forme a rozsahu zapracované do rozhodnutia EIA k predmetnému projektu a to tak, aby bola dodržaná Smernica o EIA (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aev0032) a to najmä jej čl.5 až 8.

Vo vzťahu k informáciám o danom zámere:
Podľa § 24 ods.1 písm. i zákona EIA (https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/24/20211101.html#paragraf-24.odsek-1.pismeno-i) „iných informáciách dôležitých na vydanie záverečného stanoviska alebo povolenia.“ Nesprávnym prekladom došlo k nesprávnej resp. nedostatočnej transpozícii Smernice o EIA (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aev0032). Smernica EIA totiž používa pojem „povolenie“ pre akékoľvek záverečné rozhodnutie posudzovania vplyvov na životné prostredie. Zákon EIA, rozoznáva tri druhy rozhodnutí: rozhodnutie o podnete, rozhodnutie zo zisťovacieho konania a záverečné stanovisko; všetky tri sú „povolením“ v zmysle Smernice EIA.

Keďže uvedeným ustanovením sa stanovuje spôsob, ktorým sa oboznamuje verejnosť s podkladmi rozhodnutia, treba tento bod vykladať nasledovne: pred vydaním rozhodnutia o podnete alebo pred vydaním rozhodnutia zo zisťovacieho konania zverejniť stanoviská dotknutých orgánov a verejnosti ako aj doplňujúce informácie; pred vydaním záverečného stanoviska zverejniť správu o hodnotení a posudok na jej základe urobený.

Vo vzťahu k správnemu poriadku je §24 ods.1 osobitnou právnou normou, ktorá má prednosť pred správnym poriadkom; svoju paralelu má v správnom poriadku v ustanovení §3 ods.6 správneho poriadku, ktorý nakazuje veci verejného záujmu zverejňovať na webových stránkach správneho orgánu.

Vzhľadom na §3 ods.6 správneho poriadku v súbehu s §24 ods.1 písm. i zákona EIA žiadame na príslušnej stránke enviroportálu zverejniť stanoviská dotknutých orgánov, stanoviská verejnosti, doplňujúce informácie a prípadne ďalšie podklady rozhodnutia tak, aby sa ich zverejnením zabezpečilo informovanie verejnosti v oblasti životného prostredia k danému projektu.

Vo vzťahu ku konzultáciám:
Pri konzultáciách je potrebné aby spĺňali charakteristiku konzultácie Smernice EIA; t.j. aby nám bolo umožnené efektívne sa podieľať na výsledku projektu, t.j. ovplyvnenie realizácie v čase kedy sú otvorené všetky možnosti a varianty ďalšieho postupu v predmetnom projekte a to otvoreniu a priamo odbornou diskusiou so všetkými zainteresovanými. Konzultáciu je možné vykonať v rámci konania úradným spôsobom alebo aj neúradným spôsobom pri zachovaní ich charakteristiky podľa Smernice o EIA; v prípade záujmu konzultovať zámer so ZDS mimoúradne, rezervujte si termín tu: https://services.bookio.com/zdruzenie-domovych-samosprav/widget?lang=sk. Po mimoúradnom absolvovaní konzultácie oboznámime úrad s ich záverom.

ZDS je jedno akým spôsobom budú konzultácie vykonané, potrebné ich je však vykonať.

Vo vzťahu k rozhodnutiu:
a) Žiadame o zrozumiteľné vysvetlenie priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie, objasnenie a porovnanie jednotlivých variantov a určenie environmentálnych opatrení pre nasledujúce povoľovacie procesy. Zaujíma nás najmä z hľadiska ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasti zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a z hľadiska realizácie Programu odpadového hospodárstva SR. Následne žiadame určiť aj environmentálne opatrenia a to aj na základe návrhov ZDS z pôvodného písomného stanoviska.
b) Chceme tiež upozorniť, že rozhodnutie je podľa §29 ods.3 zákona EIA potrebné založiť na vyhodnotení a uplatnení kritérií podľa prílohy č.10 k zákonu EIA pričom sa má prihliadať na doručené stanoviská. Preto v rozhodnutí nezabudnite uviesť, ktoré kritériá podľa prílohy č.10 ste pri rozhodnutí uplatnili, ako ste ich uplatnili a ako ste zohľadnili doručené stanoviská (vrátane stanoviska ZDS).
c) Vo vzťahu k určeniu podmienok rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA upozorňujeme, že nimi nemôžu byť odvolávaky na zákonné povinnosti alebo všeobecné povinnosti ale podmienkami rozhodnutia musia byť konkrétne opatrenia. V rozhodnutí nezabudnite pri určovaní podmienok zvážiť návrhy ZDS na opatrenia, ktoré sme uviedli v pôvodnom stanovisku a v odôvodnení uviesť, prečo ste konkrétny návrh ZDS akceptovali alebo neakceptovsali (§20a zákona EIA).

• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. • S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme. • Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme nezasielať. • Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.
• Zásady Integrity konania ZDS: https://enviroportal.org/portfolio-items/zasady-integrity-konania-zds/
• Environmentálne princípy činnosti ZDS: https://enviroportal.org/portfolio-items/environmentalne-principy-cinnosti-zds/

Informácia: Dávame do pozornosti blog predsedu ZDS https://dennikn.sk/autor/marcelslavik/?ref=in, v ktorom sa vyjadruje k aktuálnym spoločenským otázkam a činnosti ZDS.

2. REMING Consult a.s., stanovisko č. 1294/1808/32/Vs zo dňa 22.04.2022:
Dňa 16.02.2022 bola listom Č. 497/1808/32Ns príslušnému úradu odovzdaná dokumentácia Oznámenie o zmene k navrhovanej činnosti. V zmysle § 33 ods. 2 zákona Č. 71/1967 Z. z. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov nám príslušný úrad doručil upovedomenie o podkladoch rozhodnutia. V zmysle uvedenej žiadosti Vám v mene splnomocniteľa zasielame nasledovné vyjadrenie navrhovateľa k doručeným stanoviskám:
• Združenie domových samospráv (stanovisko zo dňa 28.02.2022)

Pripomienka: Navrhujeme vyhodnotiť vhodnosť použitia zeleného zvršku, ktorý okrem ekostabilizačných funkcií a zlepšenia odtokových pomerov rieši aj významné znižovanie hlučnosti trate.
Navrhujeme uvedené aplikovať na týchto úsekoch, ktorý by overil vhodnosť a aplikovateľnosť v podmienkach slovenských tratí; v susednom Česku sa jedná už o štandardné riešenie využívané
na modernizovaných úsekoch trate.
Vyjadrenie navrhovateľa: V podmienkach ZSR je možné nové technické prvky do železničnej trate umiestniť len po splnení podmienok príslušných noriem a predpisov ŽSR. Nové technické prvky a inovatívne technické riešenia je možné použiť resp. zabudovať do existujúcej železničnej infraštruktúry len na základe kladných výsledkov z overovacej a skúšobnej prevádzky a následného záväzného odsúhlasenia zmeny technických parametrov správcom železničnej infraštruktúry po vydaní príslušného certifikátu - povoľovací list. Pre navrhovaný typ žel. zvršku nie je k dispozícii povoľovací list.
Vzhľadom na samotný princíp existujúcej konštrukcie železničného zvršku a ostatných prvkov železničnej infraštruktúry a tiež aj na spôsob údržby tejto infraštruktúry by navrhovaný „zelený zvršok“ výrazne zhoršil, resp. zamedzil pravidelnú kontrolu jednotlivých súčastí žel. zvršku a následne i údržbu. Znemožnenie pravidelnej kontroly či údržby by mohlo viesť ku vzniku porúch, ktoré by nebolo možné včas detekovať čo by malo za následok ohrozenie bezpečnosti železničnej prevádzky a až vzniku nehodových udalostí.
Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii súčasného, technicky nevyhovujúceho stavu trate, nie jej v modernizácii. Hlučnosť trate bude znížená aj v rámci rekonštrukcie priamo pri zdroji, obnovou žel. zvršku a spodku a inštaláciou moderných prvkov.
V mene splnomocniteľa ŽSR ďalej konštatujeme, že k ostatným doručeným stanoviskám k Oznámeniu o zmene nemáme žiadne výhrady alebo pripomienky.

Príslušný orgán zaslal dotknutej verejnosti - ZDS vyjadrenie zástupcu navrhovateľa a ZDS doručilo svoje vyjadrenie prostredníctvom elektronickej podateľne dňa 02.05.2022.

Zabudli ste však podklady zverejniť na enviroportále, prosím zverejnite to na enviroportál; je to aj splnenie zákonnej požiadavky podľa §24 ods.1 písm.i zákona EIA (https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/24/20211101.html#paragraf-24.odsek-1.pismeno-i).

Z doplňujúcej informácie nevyplýva vo vzťahu k rozhodnutiu EIA v súvislosti s pripomienkami ZDS žiadny následok, vyjadrenie ani kontext. ŽSR len správne konštatujú, že ak bude uložená podmienka realizácie inovatívnych prvkov železničného zvršku spôsobom navrhovaným ZDS, bude tento systém nutné overiť a vystaviť povoľovací list. Nie je zrejmé, čí systém uvádzaný ZDS je už v rámci ŽSR povolený alebo nie. Rovnako nie je zrejmé, akým spôsobom tieto oblasti rieši ŽSR. Ide o všeobecnú ničnehovoriacu odpoveď, ktorá v skutočnosti nenapĺňa účel a cieľ doplňujúcej informácie, ktorým je bližšie ozrejmiť vyjadrenie a požiadavky ZDS.

ŽSR uvádzajú, že sa jedná o rekonštrukciu a nie modernizáciu pričom nie je zrejmé, čo ŽSR obsahovo chápe týmito pojmami. Rekonštrukcia môže (a v skutočnosti aj má) zahŕňať aj modernizačné prvky, modernizácia je súčasne rekonštrukciou. Uvedenú terminologickú nejasnosť si ZDS nateraz vysvetľuje v kontexte vyjadrení ministra dopravy, že železničný koridor Bratislava-Košice bude modernizovaný na prevádzkovú rýchlosť 160km/h len v rozsahu už posúdených úsekov; vo zvyšku dôjde ku komplexnej rekonštrukcii na pôvodné prevádzkové parametre rýchlosti 120km/h bez zmien v železničnej ceste a úprav cestných križovaní. V tomto kontexte sú požiadavky ZDS požiadavkami aplikovateľnými v rámci takto deklarovanej rekonštrukcie železničných ciest a nie je dôvod ich neakceptovať resp. tento dôvod uvedený nebol.

Vzhľadom na uvedené na našich požiadavkách trváme v plnom rozsahu.

Vyjadrenie OÚ:
Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované za účelom komplexnej rekonštrukcie jestvujúcej jednokoľajnej elektrifikovanej železničnej trate v úseku medzi ŽST Šelpice a ŽST Boleráz, ktorá je súčasťou trate 2711 Trnava – Kúty. Požiadavka na rekonštrukciu predmetnej železničnej trate vychádza predovšetkým z jej technicky zastaraného a v súčasnosti už nevyhovujúceho stavu.
Navrhovanou zmenou sa nebudú budovať žiadne parkovacie miesta.
Dodržiavanie ustanovení zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a zákona o odpadoch č. 79/2015 Z. z. vyplývajú zo všeobecne záväzných predpisov vo veci ochrany životného prostredia, ktoré je navrhovateľ viazaný dodržať pri výstavbe aj prevádzke navrhovanej činnosti. V rámci zmeny navrhovanej činnosti bude v celom dotknutom úseku

vybudované odvodnenie železničného telesa, voda bude odvádzaná systémom trativodov a pozdĺžnych priekop na priľahlý terén alebo do priepustov. Odvodnenie nového nástupiska v zastávke Klčovany bude riešené pomocou priečneho sklonu plochy nástupiska k vonkajšej strane, stekajúca voda bude odvedená mimo koľajiska. Odvodnenie nového prístrešku pre cestujúcich na zastávke bude riešené odkvapkávaním z okraja strechy prístrešku. Odvádzanie vody popod železničné teleso umožnia aj priepusty nachádzajúce sa na dotknutom traťovom úseku.
Navrhovaná rekonštrukcia železničnej trate vyvolá potrebu výrubu nelesnej drevinovej vegetácie nachádzajúcej sa v rozhľadových poliach dotknutých železničných priecestí, ktorý vyplýva z potreby zabezpečenia dostatočných rozhľadových pomerov na dotknutých priecestiach v zmysle Predpisu ŽSR Z 12 – Železničné priecestia a priechody. Zásah do zelene vyvolajú tiež nevyhnutné stavebné úpravy na železničnej zastávke Klčovany. K výrubu nelesnej drevinovej vegetácie dôjde len v nevyhnutnom rozsahu.
Zmena navrhovanej činnosti bude vyžadovať dočasný aj trvalý záber pôdy – trvalý záber bude potrebný pre umiestnenie niektorých stavebných objektov a dočasný záber vyvolajú zariadenia staveniska a umiestnenie stavebných dvorov a dočasných úložísk materiálu.
Výstavba zmeny navrhovanej činnosti vyvolá dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho bezprostrednom okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, zemné a stavebné práce, zemníky a recyklačné základne a tiež nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén). Pôjde však o vplyvy dočasného charakteru, ktorých trvanie bude obmedzené len na čas trvania stavebných prác. Predpokladané vplyvy ohľadne ovzdušia, vrátane na zdravia obyvateľstva, boli primerane požiadavkám na oznámenie o zmene navrhovanej činnosti pre zisťovacie konanie definované v príslušných kapitolách oznámenia.
Prevádzka zmeny navrhovanej činnosti bude spĺňať všetky platné právne predpisy a normy týkajúce sa ochrany životného prostredia a obyvateľov, nakladania s odpadom, bezpečnosti a hygieny. Navrhované oznámenie o zmene rešpektuje širšie väzby územia, akceptuje prítomnosť dopravných trás.
Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia považuje oznámenie o zmene aj doplňujúce informácie za dostatočne spracované. Predložené oznámenie o zmene dostatočne definuje a hodnotí vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky ŽP a navrhnuté opatrenia zabezpečujú súlad navrhovaného riešenia s požiadavkami súčasne platnej legislatívy o ŽP. S vyjadrením dotknutej verejnosti, že doplňujúca informácia je „... všeobecná ničnehovoriaca odpoveď, ktorá v skutočnosti nenapĺňa účel a cieľ doplňujúcej informácie, ktorým je bližšie ozrejmiť vyjadrenie a požiadavky ZDS.“ sa príslušný úrad nestotožňuje.
Predkladané oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podáva základnú charakteristiku navrhovanej činnosti, základné údaje o súčasnom stave životného prostredia, základné údaje o predpokladaných vplyvoch na životné prostredie.
Navrhovaná činnosť je v súlade s platným územným plánom dotknutého sídla.
Okresný úrad v konaní o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti nenariadil ústne pojednávane podľa § 21 správneho poriadku, nakoľko to nevyžaduje povaha veci. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia má za to, že podklady zhromaždené v rámci vykonaného dokazovania, ku ktorým sa Združenie domových samospráv mohlo v rámci zisťovacieho konania a v rámci upovedomenia o podkladoch rozhodnutia vyjadriť v súlade s ustanoveniami § 33 ods. 2 správneho poriadku, sú dostatočné na rozhodnutie vo veci. Príslušný orgán nezverejnil na stránke MŽP SR podklady k vydaniu rozhodnutia ako vo svojom stanovisku žiadala dotknutá verejnosť s odvolávaním sa na § 24 ods. 1 písm. i). príslušný úrad vydáva v tomto konaní rozhodnutie zo zisťovacieho konania. Uvedené rozhodnutie nie je záverečným stanoviskom a nie je ani žiadnym povolením navrhovanej činnosti. Dotknutá verejnosť mala možnosť nahliadnuť do spisu počas celého zisťovacieho konania.
Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia zastáva názor, že v uvedenom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia zároveň uvádza, že zámer navrhovanej činnosti bol v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní zverejnený a verejnosti dostupný na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR a zároveň bol dostupný prostredníctvom zverejnenia dotknutými obcami – Šelpice a Boleráz v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní.

Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dostatočne definuje a hodnotí vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky ŽP a navrhnuté opatrenia zabezpečujú súlad navrhovaného riešenia s požiadavkami súčasne platnej legislatívy o ŽP.
Predkladané oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podáva základnú charakteristiku zmeny navrhovanej činnosti, základné údaje o súčasnom stave životného prostredia, základné údaje o predpokladaných vplyvoch na životné prostredie.
Žiaden s dotknutých orgánov nepožadoval ďalšie posudzovanie navrhovanej činnosti uvedenej v zámere.
Niektoré pripomienky z doručených stanovísk boli zahrnuté do opatrení určených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia, ďalšie sa týkajú povinností navrhovateľa vyplývajúce z ustanovení všeobecne záväzných predpisov, preto nemôže byt' 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 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.

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.
Dotknuté územie je z hľadiska geodynamických pomerov relatívne stabilné. Jeden z hlavných geodynamických javov, ktorý bude stavbu ovplyvňovať vzhľadom na jej líniový charakter možno považovať presadanie spraší, ktoré sú v danom úseku pomerne rozšírené.
Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku, ktoré môžu byť znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením.
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 obnovenej 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
Zmena navrhovanej činnosti si nevyžiada nové trvalé zábery pôdy, projekt bude prebiehať v koridore existujúceho železničného telesa v úseku Šelpice – Boleráz. Nedôjde ani k novým dočasným záberom pôdy, stavebné práce budú realizované na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa. 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. Vplyv na pôdy dotknutého územia nebol identifikovaný.

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.
Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej zmeny činnosti na pôdu dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami.

Vplyvy počas prevádzky
V období prevádzky nebude dochádzať k negatívnym vplyvov 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.

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. Nakoľko však nebude realizovaný výrub drevín pozdĺž celého traťového úseku, ale len sporadicky v priestoroch rozhľadových trojuholníkov dotknutých železničných priecestí, ide o mierne negatívny vplyv na mikroklimatické podmienky dotknutého územia.

• Vplyvy na vody
Vplyvy počas výstavby
Súčasťou zmeny navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostného objektu križujúceho vodný tok Trnávka jednopoľového trámového oceľového mosta v žkm 12,180, priepustu prevádzajúceho potok Žľab v km 13,752 a viacerých priepustov prevádzajúcich občasné vodné toky v km 9,957, km 10,078, km 10,834, km 11,353, km 12,019, km 12,568, km 13,012, km 13,481 a v km 13,481.
Rekonštrukcia dotknutého mosta bude spočívať len v nevyhnutných opravách a sanáciách, práce budú prebiehať prevažne na vrchnej časti mosta a dôjde tiež k oprave spodnej stavby vo forme prestavby ľavého krídla na opore č. 1. Keďže nedôjde k prácam na spodnej stavbe mosta, rekonštrukcia si nevyžiada priame zásahy do vodného toku ani nedôjde k trvalému narušeniu svahu koryta toku. Rekonštrukciou mosta nedôjde k zmenám súčasnej šírky mostných otvorov ani k zmenám polohy spodných stavieb, nedôjde k zmenšeniu alebo ovplyvneniu súčasných prietokových profilov toku. Terénne úpravy budú spočívať len v odláždení svahu okolo opôr pod novými rímsami – zriadená bude nová kamenná dlažba hr. 150 mm ložená do betónového lôžka hr. 100 mm.
V prípade priepustu v žkm 13,752 prevádzajúceho popod trať potok Žľab dôjde k zásahom do koryta toku len vo forme prečistenia dna toku pod mostom z dôvodu odstránenia prítomných naplavenín a náletovej vegetácie, čím dôjde v dotknutom profile k zlepšeniu prietočnosti toku. Súčasne dôjde k odláždeniu terénu na vtokovej strane priepustu v dĺžke 1,5 m.
Počas stavebných prác je rizikom nežiadúce negatívne ovplyvnenie dotknutých vodných tokov dočasným zakalením vody alebo narušením stability brehových svahov v dôsledku manipulácie s ťažkými mechanizmami. Uvedeným rizikám je možné predchádzať dôsledným dodržiavaním pracovnej disciplíny a štandardných organizačných, technických a technologických opatrení. Akékoľvek vyvolané nežiaduce zmeny vodných tokov budú po skončení prác odstránené.

Nakoľko stavba zasahuje trasovaním trate vodný tok Trnávka a bude realizovaná v jej inundačnom území, pred realizáciou stavby zhotoviteľ vypracuje povodňový plán zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby v zmysle § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov.
K priamym zásahom do podzemných vôd rekonštrukciou železničnej trate nedôjde. 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.

Vplyvy počas prevádzky
Rekonštruovaný úsek trate bude pozitívne vplývať 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 priľahlé 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 priľahlý terén, resp. do priepustov. Dažďová voda z dotknutých priecestí bude odvádzaná sklonmi do existujúcich priekop a dažďová voda z nástupišťa na zastávke Klčovany 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 v rozhľadových poliach dotknutých železničných priecestí vrátane stromu v priestore nástupišťa na zastávke Klčovany. Súhrnne bude potrebné odstrániť 141 ks drevín a 2 292 m2 krov v katastrálnych územiach Šelpice, Boleráz a Klčovany. 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 prítomných nepôvodných inváznych druhov rastlín prítomných v dotknutých lokalitách. 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, nedôjde k zásahom 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 krajinnej štruktúry dotknutého územia. V lokálnom rozsahu budú do územia doplnené nové antropogénne prvky (nové prvky železničnej infraštruktúry), umiestňované však budú len na železničné pozemky.

Vplyvy na krajinný obraz
Realizáciou zmeny činnosti sa výškové ani smerové vedenie železničnej trate v dotknutom úseku nezmení, do územia nebudú umiestnené nové vizuálne dominantné prvky.
Na viacerých 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 rozhľadových poliach dotknutých priecestí zníži podiel vzrastlej zelene pozdĺž trate a v jej okolí, čím lokálne zvýrazní prítomnosť železničného telesa.
V rámci projektu sa uvažuje tiež s odstránením pôvodného nástupišťa v zastávke Klčovany. Súčasné nástupište bude odstránené a bude vybudované nové s dĺžkou 160 m ukončené na oboch stranách rampou vrátane nového prístrešku pre cestujúcich so základným mobiliárom. V súčasnosti zastarané nástupište tak bude zmodernizované a nadobudne súčasnejší 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 lokálneho výrubu drevín. Nakoľko sa však výrub drevín vo veľkej miere týka náletových, ruderálnych druhov na železničných pozemkoch, vplyv na ekologickú stabilitu dotknutého územia nebude významný.
Realizácia stavby priamo zasiahne prvky územného systému ekologickej stability regionálny biokoridor RBK1 Trnávka a ekologicky významný krajinný segment EVSK8 Klčovanský luh. Negatívne vplyvy na stav týchto prvkov budú najmä dočasného charakteru, k trvalým zmenám ich funkčnosti realizáciou navrhovaných prác nedôjde. Potrebné zásahy v týchto lokalitách budú 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 vtáčie 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.

• Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity
Predmetom prekladaného oznámenia o zmene je rekonštrukcia železničnej trate v úseku Šelpice - Boleráz, ktorá je trasovaná v úseku medzi okrajmi obcí Šelpice a Boleráz.

Realizáciou stavebných prác na príslušnom úseku železničnej trate budú dotknutí obyvatelia najbližších trvale obývaných objektov (rodinné domy v obci Boleráz a Šelpice vo vzdialenosti od cca 30 m od trate), ktorých sa budú dotýkať dočasné obmedzenia vyvolané stavebnými prácami, resp. trvalé zmeny železničnej prepravy.
Pri priecestí v žkm 13,486 sa nachádza rodinný dom, ktorého oplotenie je v súčasnosti umiestnené v prechodovom priereze železničnej trate. Z uvedeného dôvodu ako aj z dôvodu zachovania rozhľadových pomerov na dotknutom priecestí bude súčasťou stavebných prác nevyhnutný presun oplotenia rodinného domu do potrebnej bezpečnej vzdialenosti od osi koľaje v zmysle platných predpisov ŽSR (min. 4,2 m).
Najvýznamnejšie vplyvy na dotknuté obyvateľstvo bude generovať etapa výstavby – počas stavebných prác bude dočasne znížená kvalita života obyvateľov obcí. Hlavnými zdrojmi negatívnych vplyvov budú nárast prašnosti a hluku v miestach stavby a v ich bezprostrednej blízkosti, nárast intenzity nákladnej a staveniskovej dopravy v území a súvisiace dopravné obmedzenia.
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 Šelpice, 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 Šelpice - Boleráz bude v čase výluky prepravovaná náhradnou autobusovou dopravou. Počas výstavby sa predpokladá možnosť zastavovania vlakov pri nástupiskových hranách krajných dopravní (ŽST Šelpice, ŽST Boleráz), avšak konkrétnu technológiu obsluhy územia počas výluk traťovej koľaje (prevádzka osobnej dopravy Trnava – Šelpice a prevádzka osobnej dopravy Kúty – Boleráz, alebo NAD v úseku napr. Trnava – Jablonica) navrhne dopravca podľa svojich technologických možností. 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. 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, zvarením 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 Klčovany, 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 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.

Identifikovanú potenciálnu kumuláciu zmeny navrhovanej činnosti a ďalších stavieb možno zhrnúť nasledovne:
- Významná potenciálna kumulácia vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a ďaľších 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 prítomné sa na predmetných traťových úsekoch, čím dôjde ku skvalitneniu prostredia cestujúcej verejnosti, zvýšeniu jej bezpečnosti a ochrany pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi a k zlepšeniu vizuálneho zlačnenia trate do dotknutého územia.
- Keďže ide o jednokoľajnú železničnú trať, realizácia uvažovaných prác vyvolá potrebu úplných traťových výluk. 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 etape realizácie stavieb dôjde tiež k dočasnému zvýšení intenzít dopravy na priľahlých 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.
- 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.
- Všetky projekty sledujú zlepšenie súčasných stavebno-technických a prevádzkových parametrov železničnej trate za súčasného zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia jazdných časov, zvýšenia vybavenosti trate a zvýšenia komfortu cestujúcej verejnosti.
- Zámery modernizácie železničného uzla Bratislava majú rovnako za cieľ zlepšenie súčasného stavu železničnej infraštruktúry na území hlavného mesta SR Bratislavy. Tieto zámery sa však aktuálne nachádzajú v predprojektovej príprave – stavebné práce sú uvažované v neskorších časových horizontoch, než v akých sa plánuje realizácia zmeny navrhovanej činnosti. Je teda predpoklad, že predkladaná zmena navrhovanej činnosti bude v čase začiatku stavebných prác uvažovaných v rámci týchto projektov už zrealizovaná.

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. Dočasné negatívne vplyvy budú spojené len s etapou samotného výkonu stavebných prác v dotknutých traťových úsekoch, pričom z hľadiska významnosti sú dôležitými najmä vplyvy na železničnú, resp. cestnú dopravu v riešenom regióne. Keďže všetky uvažované projekty si vyžiadajú počas výstavby určité obmedzenia železničnej prevádzky, až jej úplné dočasné výluky v lokálnych úsekoch, je nevyhnutné ich prípravu a realizáciu veľmi úzko koordinovať, aby vo výsledku boli ich nepriaznivé vplyvy na dopravu čo najmiernejšie a mali čo najkratšie trvanie.

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 12 stanovísk dotknutých orgánov. Žiaden z dotknutých orgánov nepožadoval posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní. K zverejnenému zámeru doručila stanovisko dotknutá verejnosť - Združenie domových samospráv. Navrhovateľ doručil vyjadrenie k doručeným stanoviskám, ktoré bolo zaslané dotknutej verejnosti. Príslušný úrad vyhodnotil pripomienky dotknutých úradov a dotknutej verejnosti. Opodstatnené pripomienky zapracoval do výrokovej časti tohto rozhodnutia. Pripomienky uvedené v stanovisku dotknutej verejnosti nie je možné v súčasnosti akceptovať. Ako uviedol navrhovateľ vo svojom stanovisku, v podmienkach ŽSR je možné nové technické prvky do železničnej trate umiestniť len po splnení podmienok príslušných noriem a predpisov ŽSR. Nové technické prvky a inovatívne technické riešenia je možné použiť resp. zabudovať do existujúcej železničnej infraštruktúry len na základe kladných výsledkov z overovacej a skúšobnej prevádzky a následného záväzného odsúhlasenia zmeny technických parametrov správcom železničnej infraštruktúry po vydaní príslušného certifikátu - povoľovací list. Pre navrhovaný typ žel. zvršku nie je k dispozícii povoľovací list.
Vzhľadom na samotný princíp existujúcej konštrukcie železničného zvršku a ostatných prvkov železničnej infraštruktúry a tiež aj na spôsob údržby tejto infraštruktúry by navrhovaný „zelený zvršok“ výrazne zhoršil, resp. zamedzil pravidelnú kontrolu jednotlivých súčastí žel. zvršku a následne i údržbu. Znemožnenie pravidelnej kontroly či údržby by mohlo viesť ku vzniku porúch, ktoré by nebolo možné včas detekovať čo by malo za následok ohrozenie bezpečnosti železničnej prevádzky a až vzniku nehodových udalostí.
Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii súčasného, technicky nevyhovujúceho stavu trate, nie jej v modernizácii. Hlučnosť trate bude znížená aj v rámci rekonštrukcie priamo pri zdroji, obnovou žel. zvršku a spodku a inštaláciou moderných prvkov. Preto túto pripomienku verejnosti príslušný orgán nezahrnul do podmienok tohto rozhodnutia.

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. Výstupom zisťovacieho konania je rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť 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. Zároveň pripomienkami dotknutej verejnosti k dodržaniu zákonnosti navrhovanej činnosti vo vzťahu k jednotlivým osobitným predpisom (vodný zákon, zákon o ochrane prírody a krajiny a ďalšie) sa v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov (stavebného zákona) bude kvalifikovane zaoberať povoľujúci resp. stavebný úrad na základe záväzných stanovísk dotknutých orgánov.
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 výrokovej 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 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.

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 povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti.

Doplnenie rozdeľovníka na vedomie (zaslané interne):
1. Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií Trnava, Kollárova 8, 917 02 Trnava
2. Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov, Pozemkový referát, Vajanského 2, 917 01 Trnava
3. Okresný úrad Trnava, odbor výstavby a BP, oddelenie územného plánovania, Kollárova 8, 917 02 Trnava
4. Okresný úrad Trnava, odbor krízového riadenia, Kollárova 8, 917 02 Trnava
5. 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 Sufix: 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 Šelpice, Šelpice 195, 919 09 Šelpice, Slovenská republika
Železnice Slovenskej republiky, M.R.Štefánika 295/2, 960 02 Zvolen, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Bratislava, Námestie slobody, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Odbor stratégie dopravy, Námestie slobody, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave, Vajanského 22, 917 77 Trnava 1

Trnavský samosprávny kraj, Starohájska, Trnava
Krajský pamiatkový úrad Trnava, Cukrová 1, 917 01 Trnava 1

Doložka právoplatnosti a vykonateľnosti

Typ doložky

Typ doložky:	
doložka právoplatnosti	x
doložka vykonateľnosti	-
doložka právoplatnosti a vykonateľnosti	-

Číslo rozhodnutia:	OU-TT-OSZP3-2022/009661-021
Dátum vytvorenia doložky:	22.08.2022
Vytvoril:	Šáriková Martina, Ing.

Údaje správoplatnenia rozhodnutia

Dátum nadobudnutia právoplatnosti:	04.08.2022

Právoplatnosť vyznačená pre:	
rozhodnutie v plnom znení	x
časť rozhodnutia	-