

OKRESNÝ ÚRAD TREBIŠOV

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Námestie mieru 804/1, 075 01 Trebišov

Číslo spisu

OU-TV-OSZP-2021/000017-027

Trebišov

25. 05. 2021



Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania navrhovanej zmeny činnosti

Výrok

Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 2 ods. 3, § 3 ods. 1 a § 4 ods. 1 zákona NR SR č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 5 zákona NR SR č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 3 ods. k), § 53 ods. 1 písm. c) a § 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 (ďalej len „zákon o posudzovaní“) po ukončení zisťovacieho konania podľa § 29 zákona o posudzovaní a podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov, o posudzovaní vplyvov navrhovanej zmeny činnosti Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1, 2, navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 zastúpený spoločnosťou EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, IČO: 45432694 takto rozhodol:

Navrhovaná zmena činnosti: „Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1, 2“, navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 zastúpeného spoločnosťou EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, IČO: 45432694, umiestnená v Košickom kraji, v okrese Trebišov, pozemkoch parcelné číslo 2067/2, 2058, 2067/9 v katastrálnom území Streda nad Bodrogom, pozemkoch parcelné číslo 1034, 349, 1059, 1060, 1061, 905, 906, 921, 919, 917, 911 v katastrálnom území Somotor, pozemkoch parcelné číslo 1914/2, 1702/2, 1351/2 v katastrálnom území Strážne a pozemkoch parcelné číslo 1141, 1143, 893, 897, 899, 900, 905/1 v katastrálnom území Veľký Horeš,

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 zmenu činnosti je preto možné požiadať príslušný povoľujúci orgán o povolenie podľa osobitných predpisov.

Pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby pre povoľujúce konanie a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov je nevyhnutné rešpektovať nasledovné podmienky:

1. Realizovať protihlukové opatrenia formou protihlukových stien podľa Stanovenia hlukovej záťaže vypracovaného spoločnosťou EUROAKUSTIK s.r.o., Letisko M.R.Štefánika 63, 820 01 Bratislava v marci 2021, ktoré je súčasťou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Na ochranu prostredia v okolí RD, postaveného mimo zastavaného územia katastrálneho územia Streda nad Bodrogom, kde boli navrhnuté opatrenia v dvoch variantoch jednoznačne preferovať realizáciu protihlukových stien.

2. Zmierňujúce opatrenie týkajúce sa časového obmedzenia výrubu drevín, jeho rozsahu a etapizácie v ďalšom povoľovacom procese konzultovať so ŠOP SR, Správou CHKO Latorica.

3. Realizovať opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej zmeny činnosti uvedené v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, vrátane zavedenia vhodných organizačných a prevádzkových opatrení.

Do návrhu na začatie povoľovacieho konania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov navrhovateľ zapracuje písomné vyhodnotenie spôsobu zapracovania podmienok, určených v tomto rozhodnutí zo zisťovacieho konania.

Odôvodnenie

Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len „OÚ Trebišov, OSŽP“) ako príslušný orgán, na základe predloženia oznámenia o zmene činnosti Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1, 2, navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501 zastúpený spoločnosťou EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, IČO: 45432694, doručenému OÚ Trebišov, OSŽP dňa 18.12.2021, začal správne konanie podľa § 18 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, po oboznámení sa s predloženým Oznámením o zmene navrhovanej činnosti zistil, že neobsahuje všetky náležitosti podľa prílohy 8a zákona o posudzovaní a náležitosti potrebné k posúdeniu Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa kritérií uvedených v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní. Neboli dostatočne popísané vplyvy na územie NATURA 2000, nebola uvedená intenzita železničnej dopravy v riešenom úseku súčasná ani plánovaná a nebola doložená hluková štúdia, vzhľadom k tomu, že pôvodná činnosť nebola posudzovaná a pre posúdenie hlukových pomerov je vzhľadom na blízkosť obytnej zástavby potrebná. Z uvedených dôvodov Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie v súlade s §29 ods. 5 zákona o posudzovaní a § 19 zák.č.71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov rozhodnutím č. OU-TV-OSZP-2021/000017-002 zo dňa 04.01.2021 vrátil oznámenie o zmene činnosti navrhovateľovi na doplnenie, vyzval navrhovateľa k doplneniu podania o uvedené náležitosti a súčasne konanie podľa § 29 zák. č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov prerušil do doplnenia podania o potrebné náležitosti. Navrhovateľ listom doručeným dňa 09.03.2021 požiadal o predĺženie lehoty na doplnenie podania. Na základe uvedenej žiadosti Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie listom pod č. OU-TV-OSZP-2021/000017-004 zo dňa 10.03.2021 predĺžil lehotu na doplnenie podania. Navrhovateľ doložil doplnenie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti dňa 14.04.2021.

Navrhovaná zmena rieši rekonštrukciu dvojkoľajnej trate medzi obcami Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom o dĺžke 10,382 km, ktorá bude pozostávať z výmeny železničného zvršku a zriadenia sanačných vrstiev vo vybraných úsekoch trate z dôvodu dosiahnutia odstránenia uvedených obmedzení traťových rýchlostí.

Navrhovaná zmena činnosti sa realizuje na území Slovenskej republiky, v Košickom kraji v okrese Trebišov, v obciach Veľký Horeš, Strážne, Somotor, Streda nad Bodrogom v polohe existujúcej železničnej trate v železničnom staničení 18,200 km - 28,582 km.

Dokumentácia - oznámenie o zmene činnosti vypracovala Ing. Jarmila Kočišová, PhD, v mesiaci november 2020, doplnenie oznámenia o zmene v mesiaci apríl 2021.

Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona o posudzovaní: Existujúca železničná trať bola budovaná v čase pred vydaním príslušnej legislatívy vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie, t. j. pred účinnosťou zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Z uvedeného dôvodu navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa citovaného zákona.

V dotknutej oblasti sa jedná o existujúcu činnosť, ktorú možno v zmysle prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zaradiť podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní do odvetvia 13. Doprava a telekomunikácie, položky číslo 3. Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, kde je pre časť B (zisťovacie konanie) prahová hodnota - od 5 km do 20 km. Navrhovaná zmena činnosti „Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1, 2“ je podľa §18 ods. 2 písm. d) zákona o posudzovaní predmetom zisťovacieho konania, ktoré OÚ Trebišov, OSŽP vykonal podľa §29 zákona o posudzovaní.

Železničný zvršok v uvedenom úseku trate Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom bol zriadený pred viac ako 40-timi rokmi a v súčasnosti je v nevyhovujúcom technickom stave, ktorý ďalej nie je možné udržiavať formou bežnej údržby. Násyp tvoria vrstvy rôznej únosnosti, ktoré sú nerovnomerne zatlačané do podlažia, zhoršujú geometriu koľaje k čomu sa pridáva vek koľaje, čo má za následok zhoršovanie technického stavu trate s tendenciou postupného znižovania traťovej rýchlosti. V časoch väčších zrážok, prípadne priesakoch z rieky Bodrog, dochádza k deformáciám násypu prekročením únosnosti, a následne k výškovým a smerovým deformáciám koľaje. Rozdielna výška vrstiev naplavenín má za následok, že koľaj sa nedeformuje rovnomerným poklesom, ale väčšími či menšími poklesmi v jednotlivých úsekoch. Na koľaji č. 2 bola z tohto dôvodu postupne znižovaná traťová rýchlosť a znamená trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti (TOTR) zo $v = 100$ km/h na 70 km/h. Zároveň je v úseku nevyhovujúci stav súčastí železničného zvršku, opotrebované koľajnice, deformované zvary, poškodené podvaly a nedostatočná držobnosť upevňovadiel.

Od 2.9. 2016 je z dôvodu opotrebovanosti súčastí železničného zvršku a nevyhovujúceho stavu geometrickej polohy trate (GPK) zavedené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti (POTR) a to na koľaji č. 1 $v = 50$ km/hod od km 22,000 do km 24,000 a na koľaji č. 2 $v = 50$ km/h od km 18,200 do km 27,700.

Z dôvodu dosiahnutia odstránenia uvedených obmedzení traťových rýchlostí sa rieši navrhovaná zmena činnosti. Stavba „Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1,2“ je súčasťou TÚ 3201 Čierna nad Tisou št. hranica - Košice, DÚ 10 Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom.

Navrhovaná stavba nie je výrobného charakteru, ale jej účelom je rekonštrukcia železničného zvršku a spodku, priecestných konštrukcií a oprava povrchu príslušných častí komunikácií, rekonštrukcia nástupišť a úprava trakčného vedenia (TV).

Podľa železničného staničenia predmetná stavba začína v 18,200 km a končí v 28,582 km.

Navrhuje sa rekonštrukcia železničného spodku s výmenou vrstiev zemného telesa v úseku: koľaje č. 1 - km 22,000–24,000, spolu 2 000 m; koľaje č. 2 - km 18,600–18,900, km 20,500–21,500, km 23,500–24,200 - spolu 2000 m; celkom spolu 4 000 m.

Členenie stavby na stavebné objekty:

SO 01 Železničný zvršok koľ. č. 1 a 2

KRŽZ k.č.1 km 18,200–28,582

KRŽZ k.č.2 km 18,200–28,582

SO 02 Železničný spodok koľ. č. 1 a 2

Sanácia na k.č.1 km 22,000–24,000

Sanácia na k.č.2 km 18,600–18,900

km 20,500–21,500

km 23,500–24,200

SO 03 Priecestia

SO 04 Nástupište Somotor

SO 05 Úprava TV

SO 06 Ukoľajňovací plán.

SO 01 Železničný zvršok koľaj č. 1 a 2

Jestvujúci stav:

Koľaj č. 1 je zriadená v roku 1979, koľajnice tvaru R 65 na betónových podvaloch SB6 s upevnením na rebrových podkladniciach, zvierky ŽS 3. V súčasnosti je TOTR 70 km/h obmedzené v km 22,000-24,000 POTR-om 50km/h z dôvodu zlého technického stavu a porušenej GPK.

Koľaj č. 2 je zriadená v roku 1974/1975, koľajnice tvaru R65 na betónových podvaloch SB6 s upevnením na rebrových podkladniciach, zvierky ŽS 3. V súčasnosti je na celom úseku TOTR 70 km/h znížený POTR-om na 50km/h z dôvodu zlého technického stavu a porušenej GPK. Súčasná osová vzdialenosť v zastávke Somotor medzi koľajami č. 1 a 2 je 4,75 m.

Dvojkolačná trať je vedená v rovinnom teréne na naplaveninách rieky Bodrog. Koľaje č. 1 a 2 sú zriadené ako bezstyková koľaj. Výhybky oboch susedných staníc sú vovarené do BK medzistaničného úseku okrem koľaje č. 2 pred ŽST Streda nad Bodrogom, kde je zriadené ochranné pole dĺžky 20 m. V km 24,452, 25,710, 25,730, 26,987 sú na oboch koľajach namontované snímače železničných kolies typ ZK24-2 používané na detekciu prejazdu železničných kolies pre počítače osí.

Navrhovaný stav:

Pri komplexnej rekonštrukcii železničného zvršku (KRŽZ) na koľaji č. 1 a 2 v úseku /km 18,200 - 28,582/ sa navrhuje nový materiál - železničný zvršok sústavy UIC 60 s pružným upevnením so zvierkami Skl 24 na betónových podvaloch SB8P a rebrových podkladniciach U60. Napojenie koľajnic medzistaničného úseku na výhybky v susedných staniach bude realizované 4 párami /8 ks/ prechodových koľajnic R65/UIC pred výhybkami vo Veľkom Horeši a v Stredě n/B. Po pokládke a konsolidácii sa koľaj podbije.

Osová vzdialenosť koľají v zastávke Somotor sa upraví zo súčasných 4,75 m na 4,10 m.

Na moste v km 23,542 je nutné na koľaji č. 1 a 2 vymeniť mostnice v celkovom počte 34 ks plus 4 ks pomúrnice. Pre upevnenie poistných uholníkov sa použijú nové tvrdé drevené podvaly v koľajových poliach po oboch stranách mosta v počte 12 ks na každej strane mosta a na každej koľaji, celkom 48 ks drevených podvalov.

Po KRŽZ budú osadené na koľajách č. 1 a 2 nové staničníky a sklonovníky, tabuľa koniec nástupišť a 4 ks, návesť 147 - Pískajte a 6 ks dopravného značenia č. 151 – Priecestie a č. 153 - Výstražný kríž.

Vyzískané koľajové polia budú po kategorizácii odovzdané správcovi, kamenivo bude uložené na určenú dočasnú skládku, roztriedené na frakciu 0-32 mm a 32-63 mm. Skládky materiálu – koľajové polia nové aj vytrhnuté budú uložené v ŽST Veľký Horeš, skládky sypkého materiálu v ŽST Streda n/B – dezinfekčná skupina.

Oblasťné riaditeľstvo (OR) ŽSR Košice predpokladá zneškodnenie odpadu len frakcie 0-32 mm budúcim zhotoviteľom stavby, frakciu 32-63 mm, ako aj koľajové polia vhodné na regeneráciu využije OR Košice pri stavbách HS.

Od predzvesti smerom na ŽST Veľký Horeš ako aj od ŽST Streda n/B bude uložená chránička pre novú kabeláž v prípade výmeny mechanických návěstidiel resp. zabezpečenia priecestí.

Počas KRŽZ bude potrebná demontáž snímačov kolies typ ZK24-2 a po ukončení KRŽZ ich následná montáž za použitia nových montážnych držiakov pre koľajnicu 60E2.

SO 02 Železničný spodok koľaj č. 1 a 2

Jestvujúci stav :

Koľaje č. 1 a 2 v celom úseku sú zriadené bez sanačných vrstiev. Koľaje sú vybudované na násypoch do výšky 3,0 m bez odvodňovacích prvkov. Pri dlhotrvajúcich dažďoch dochádza k podmáčaniu násypu a jeho zatlačaniu, čo spôsobuje deformácie GPK. V súčasnosti sa na úseku nevyskytujú miesta so zbahneným koľajovým lôžkom.

Navrhovaný stav:

Na základe IG prieskumu sa navrhne spôsob a druh sanácie železničného spodku, vrátane vhodného odvodňovacieho systému v zmysle predpisov ŽSR. OR Košice na základe zvýšených nákladov na údržbu vytypovala minimálne tieto úseky na sanáciu:

Sanácia na k.č.1 km 22,000–24,000

Sanácia na k.č.2 km 18,600–18,900

km 20,500–21,500

km 23,500–24,200

Rekonštrukcia koľaje č. 1 a 2 bude výhradne novým materiálom a to ako železničný zvršok, tak aj železničný spodok.

SO 03 Priecestia

Jestvujúci stav:

Km 19,036 – PZM1 – poľná cesta, výdrevá, šírka priecestia 5,1 m, dĺžka 16,2 m, kríženie 90°.

Km 25,719 – STRAIL z roku 2015, cesta III. triedy, šírka priecestia 8,1 m, dĺžka 14,6 m, kríženie s traťou 90°.

Km 27,013 – PZM2 – poľná cesta, výdrevá, šírka priecestia 4 m, dĺžka 13,2 m, kríženie s traťou 85°.

Km 28,539 – PZM2 – poľná cesta, výdrevá šírka priecestia 4 m, dĺžka priecestia 17,3 m, kríženie s traťou 90°.

Navrhovaný stav:

Na priecestí v km 25,719 sa uvažuje s novou priecestnou celogumovou konštrukciou v obidvoch koľajach a na ostatných priecestiach sa navrhuje priecestná konštrukcia typu BRENS, ako aj typ sanácie pod navrhovanú konštrukciu vrátane odvodnenia priecestí. Súčasťou projektovej dokumentácie bude aj projekt dočasného dopravného značenia počas realizácie stavby na obchádzky priecestí pri realizácii prác.

SO 04 Nástupište zastávky Somotor

Jestvujúci stav:

Pri koľaji č. 1 a 2 v zastávke Somotor je sypané nástupište so spevnenou hranou TISCHER od km 25,280-25,533.

Od osi koľaje je vzdialenosť hrán nástupíšť 1 570 mm, výška nástupíšť je 160 mm a dĺžka nástupišťnej hrany 240 m. Súčasná osová vzdialenosť koľají 1 a 2 je 4,75m. Nástupišťa sú v priamej koľaji. Nástupišťa majú v km 25,382 zníženú hranu pre prechod cestujúcich.

Navrhovaný stav:

Po úprave osovej vzdialenosti koľají v zastávke Somotor je nutné zriadiť nové nástupišťa pri oboch koľajach s pevnou hranou a konzolovými betónovými doskami. Vzdialenosť hrany nástupíšť od osi koľají bude 1 725 mm, výška hrany nad temenom koľajnice 300 mm a dĺžka nástupíšť 250 m.

V km 25,533 je potrebné zriadiť priechod pre cestujúcich v šírke 3,0 m z pochôdznej celogumovej konštrukcie a urobiť nábehy na obe nástupišťa.

SO 05 Úprava TV

Jestvujúci stav:

Trať je elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou 3 kV.

Navrhovaný stav:

Úprava trakčného vedenia (TV) elektrifikovanej trate bude spočívať v úprave trolejového drôtu podľa smerových a výškových pomerov koľají a zriadenia nových ukoľajnení trakčných podpier podľa vypracovaného plánu ukoľajnenia.

Na základe zmeny osovej vzdialenosti koľají v zastávke Somotor dôjde ku značným smerovým posunom (cca 70 cm). Z uvedeného dôvodu bude nutné vykonať pri regulácii TV aj výmenu niektorých ramien, dolných smerových lán a bočných držiakov.

Pri realizácii stavby musia byť dodržané podmienky uvedené v STN 34 3109 „Bezpečnostné predpisy pre činnosť na trakčnom vedení a v jeho blízkosti“ a ďalšie bezpečnostné predpisy, normy a pod.

SO 06 Ukoľajňovací plán

Jestvujúci stav:

Ochrana pred nebezpečným dotykom a prepätím uvedenej elektrifikovanej železničnej trate je riešená podľa STN 34 1500. Uvedená železničná trať má vyhotovené vodivé prepojenia koľaje, ktoré zabezpečujú spätnú cestu trakčného prúdu do napájacích staníc.

Navrhovaný stav:

Na uvedený traťový úsek bude spracovaný ukoľajňovací plán v zmysle súčasne platnej STN EN 50122-1 (Ochranné opatrenia proti zásahu elektrickým prúdom), do ktorého sa uvažuje aj s výmenou prierazok, ukoľajňovacích vodičov a svoriek, prípadne aj výmenu vodivých prepojení koľají (v závislosti od technológie spájania koľajových polí).

Hodnotenie technicko – ekonomickej úrovne stavby

Rekonštrukciou oboch koľají – výmenou železničného zvršku a zriadením sanačných vrstiev v úsekoch, ktoré budú vybrané na základe IG prieskumu – sa dosiahne zvýšenie traťovej rýchlosti a odstránenie TOTR a POTR na oboch koľajach, zvýšenie bezpečnosti prevádzky v uvedenom úseku a hospodárnosti údržbových činností tak, ako to ukladá zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

Stručný opis stavby z hľadiska účelu a funkcie

Koľaj č. 1 a 2 v km 18,200-28,582 sú hlavné koľaje koridoru RFC9. Koľaj je elektrifikovaná 3kV. Na koľaji č.2 je o 2,7 viac dopravného výkonu ako na koľaji č. 1. Odstránením POTR a TOTR dôjde k zlepšeniu dynamiky jazdy a využitiu plnej traťovej rýchlosti predmetného úseku trate. Odstránením problémového miesta na koľaji č. 1 km 22,000-24,000 vykonaním sanačných opatrení sa odstráni podmáčanie násypu a tým aj lokálna nestabilita.

V danom úseku sú priepusty v km 18,874, 19,888, 20,433, 21,119, 22,868, 23,855, 24,996, 26,037 a mosty v km 22,492 (s priebežným koľajovým lôžkom), 23,542 (bez priebežného koľajového lôžka) a priecestia v km 19,036, 25,719, 27,013 a 28,539.

V uvedenom území sa nachádzajú podzemné elektrické vedenia NN v správe Sekcie EE a pri železničnom priecestí 25,719 sa nachádzajú káble vonkajšieho osvetlenia a prívod pre PZZ. Na nástupišti č. 1 (zastávka Somotor) pri koľaji č. 2 sa nachádzajú káble vonkajšieho osvetlenia, prívod pre PZZ a hlavný prívod pre zastávku. Pred začatím prác je potrebné požiadať o vytýčenie uvedených vedení.

Stavba sa bude realizovať v jednoduchých podmienkach pri násypoch do maximálnej výšky 3 m na vysporiadaných pozemkoch ŽSR. K záberu nových pozemkov nedôjde. V predmetnej lokalite sa nenachádzajú stavby, ktoré by boli predmetom pamiatkovej a inej ochrany. Navrhovaná líniová stavba nezasahuje do existujúcich ochranných pásiem.

V miestach, kde sa nachádzajú priekopy, tie sa budú rekonštruovať. Na železničnom telese sa navrhujú také úpravy, aby nedochádzalo k vzlínaniu podzemnej vody do koľajového lôžka.

Rieka Bodrog v tomto území nemá záplavové územie. Na traťovom úseku nedochádza k záplavám, len ku kolísaniu výšky hladiny podzemnej vody. Tento jav sa prejavuje výskytom podzemnej vody na povrchu terénu vedľa telesa železničnej trate, kde sa odvodnenie terénu realizuje prirodzeným odparovaním. V prípade vybudovania priekop by tieto aj pri minimálnom vypsávaní nemali kam vodu odvieť, naopak, stiahli by povrchovú vodu ku násypu trate. Stavba bude vykonávaná počas výluk traťovej koľaje, trakčného vedenia a zariadení zabezpečovacej a oznamovacej techniky.

Intenzita koľajovej dopravy v riešenom úseku:

V čase pred pandémiou, v roku 2019, na sledovanom úseku trate (obmedzený medzistaničný úsek Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš) prešlo celkovo 18 601 vlakových súprav. V roku 2020 v dôsledku vyhlásenia pandémie, šírenia ochorenia Covid 19, bol zaznamenaný pokles v počte prejazdov. V roku 2020 na sledovanom úseku prešlo celkovo 16 757 vlakových súprav. Odhad v počte prejazdov vlakových súprav na rok 2030 je cca 19 300.

Počet prejazdov jednotlivých druhov vlakových súprav v rokoch 2019 a 2030 v referenčných časových intervaloch deň, večer, noc:

Interval/ Rok/ Typ vlaku R/ Os/ Sv/ Nex/ Pn/ Rv/

Deň/ 2019/ 621/ 5490/ 1/ 1805/ 2212/ 886/

Deň/ 2030/ 645/ 5710/ 1/ 1877/ 2300/ 921/

Večer/ 2019/ 206/ 1348/ 0/ 369/ 361/ 143/

Večer/ 2030/ 211/ 1402/ 0/ 384/ 373/ 149/

Noc/ 2019/ 0/ 2188/ 1/ 1315/ 1438/ 217/

Noc/ 2030/ 0/ 2276/ 1/ 1368/ 1496/ 226/

Os – osobný vlak; R – rýchlik; Sv – služobný vlak;

Nex– nákladný expres; Pn -priebežný nákladný vlak;

Rv – rušňový vlak

Na základe Stanovenia hlukovej záťaže (ďalej HŠ) vypracovaného spoločnosťou EUROAKUSTIK s.r.o. , Letisko M.R.Štefánika 63, 820 01 Bratislava v marci 2021 boli do Oznamenia o zmene navrhovanej činnosti doplnené protihlukové opatrenia (ďalej PHO) formou protihlukových stien (ďalej PHS) umiestnených podľa návrhu vo vypracovanom Stanovení hlukovej záťaže.

Na ochranu prostredia v okolí RD, postaveného mimo zastavaného územia katastrálneho územia Streda nad Bodrogom boli navrhnuté PHO v dvoch variantoch:

- na ochranu vonkajšieho chráneného priestoru vo forme protihlukových stien, PHS01-A a PHS01-B, poloha je zobrazená na obrázku 15 HŠ;

- v mieste príjmu, ochrana vnútorného chráneného priestoru (prídavné vetracie systémy na zabezpečenie vetrania vnútorného chráneného priestoru bez nutnosti otvárania okien, s ohľadom na zabezpečenie požiadaviek v súlade so znením §20 zákona 355/2007 Z.z.

Opatrenia v mieste príjmu, sú navrhnuté pre prípad, ak nebude možné z prevádzkovo- technických podmienok realizovať opatrenia vo forme PHS. Opatrenia na mieste príjmu, je možné realizovať spôsobom popísaným v Rozborovej úlohe (RÚ) - Hluk, EUROAKUSTIK, s. r. o. 2013, pre Slovenskú správu ciest. (Príslušný orgán jednoznačne preferuje realizáciu PHS.)

V prípade riešenia, presný počet bude stanovený pri spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie na základe analýzy využívania vnútorných chránených priestorov sledovaného RD.

Na ochranu vonkajšieho chráneného prostredia v zastavanom území obcí Somotor a Veľký Horeš, boli navrhnuté opatrenia na ceste šírenia zvuku medzi zdrojom a miestom príjmu vo forme PHS.

V obci Somotor, boli navrhnuté celkovo štyri PHS (PHS02-A, B, C, D) a obci Veľký Horeš je navrhnutá jedna PHS (PHS03). Nutnosť realizovania PHS03 je viazané na realizovanie PHO vo forme PHS pri rekonštrukcii, resp. modernizácii úseku trate v úseku ŽS Veľký Horeš – km 18,200. Bez realizovania PHS v tomto úseku trate, je zníženie hodnoty určujúcej veličiny v najbližších vonkajších chránených priestoroch, koľajovou dopravou po posudzovanom úseku nevýznamné.

S uvedeného dôvodu, je vhodné ponechať územnú rezervu na vybudovanie PHS03 a výstavbu realizovať spolu s PHS vedľa trate v úseku ŽS Veľký Horeš – km 18,200.

Požiadavky na PHS:

Navrhnuté PHS musia byť realizované pri použití materiálu, ktorý bude mať minimálnu váženú laboratórnu nepriezvučnosť $R_w = 31 - 33$ dB (vrátane nosných a spájacích prvkov).

Výsledný vložený útlm PHS (v zmysle požiadaviek STN ISO 10847, pre hladinu A zvuku), po ich realizácii:

- zisťovaný vo vzdialenosti 1 až 2 metre od PHS, vo výške 1,5 až 2,0 metra nad úrovňou hlavy koľajnic, musí byť minimálne 20 dB;

- zisťovaný vo vzdialenosti 20 až 30 metrov od PHS, vo výške 1,5 až 2,0 metra nad úrovňou hlavy koľajnic, musí byť 14 -16 dB;

- zisťovaný vo vzdialenosti 40 až 50 metrov od PHS, vo výške 1,5 až 2,0 metra nad úrovňou hlavy koľajnic, musí byť 11 -13 dB.

Navrhované PHS musia byť pohltivé, absorpčné vlastnosti musia plniť požiadavku pre hodnotu stredného činiteľa zvukovej pohltivosti $\alpha_s = 0.84$ [-].

Navrhované a realizované PHS musia mať výrobcom, resp. realizátorom, deklarované parametre zvukovej odrazivosti a zvukovej nepriezvučnosti, v zmysle požiadaviek uvedených v STN P CEN/TS 16272-5 (73 6381) Železnice. Koľaj a STN EN 16272-6 (73 6381) Železnice. Koľaj, požadované pre kontrolu stability akustických parametrov PHS, počas ich životnosti a v čase ich realizácie. Pre zvukovú odrazivosť je požadovaná jednočíselná hodnota DLRI a pre zvukovú nepriezvučnosť je požadovaná jednočíselná hodnota DLSI. Uvedené hodnoty musia byť stanovené pre čas realizácie PHS a počas ich životnosti, minimálne však po uplynutí 5 a 10 rokov od realizácie PHS.

Konečná realizácia PHS musí byť urobená s ohľadom na požiadavku dodržania prípustnej hodnoty určujúcej veľičiny na hodnotenie hluku zo železničnej dopravy v zmysle právneho predpisu zaoberajúcim sa objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí z pohľadu ochrany a podpory verejného zdravia.

Geometrické parametre a polohovanie navrhovaných PHS sú uvedené v tabuľke 4 nižšie. Zobrazenie navrhovanej polohy, je na obrázkoch 17,18 a 19 priloženej HŠ.

Presná poloha navrhovaných PHS, s ohľadom na riešenie rekonštrukcie ďalšej súvisiacej infraštruktúry, bude stanovená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Presnosť trasovania s ohľadom na návrh, je potrebné dodržať s presnosťou cca 2,0 až 3,0 m.

Tabuľka 4 Geometrické parametre a umiestnenie PHS:

PHS ; Poloha voči trati ; Výška/Dĺžka [m] ; Začiatok staničenie ; Poznámka ;

PHS01-A ; vľavo ; 4,0-3,5*/65,0 ; km 26,990 ; Jednostranne pohltivá** ;

PHS01-B ; vľavo ; 3,5*-4,0/95,0 ; km 26,920 ; Obojstranne pohltivá ;

PHS02-A ; vľavo ; 3,5*-4,0/145,0 ; km 25,575 ; Obojstranne pohltivá ;

PHS02-B ; vľavo ; 4,0-3,5*/110,0 ; km 25,730 ; Obojstranne pohltivá ;

PHS02-C ; vpravo ; 3,5*-4,0/250,0 ; km 25,470 ; Obojstranne pohltivá ;

PHS02-D ; vpravo ; 4,0-3,5*/225,0 ; km 25,730 ; Obojstranne pohltivá ;

PHS03 ; vľavo ; 4,0/250,0 ; km 18,100 ; Jednostranne pohltivá** ;

* - posledných, resp. prvých cca 20 metrov, zníženie na výšku, resp. zvýšenie z výšky

** - pohltivá plocha na privrátenej strane k trati

Požiadavky na vstupy:

Záber pôdy - Navrhovaná činnosť zasahuje do katastrálnych území Veľký Horeš, Strážne, Somotor, Streda nad Bodrogom. Zábery pôdy sú primárne vyvolané úpravami železničného telesa do normového stavu, zabezpečením prístupu k železničnej trati a zriaďovaním staveniska.

Zemné práce budú zahŕňať rekonštrukciu zemného telesa železničnej trate, odstraňovanie nevhodných materiálov z podlažia železničnej trate, budovanie nových násypov a konečné úpravy so zahumusovaním. Po ukončení stavebných prác budú všetky dočasne dotknuté plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu. Zariadenia staveniska budú zlikvidované, dočasné prístupové komunikácie a spevnené plochy zrušené a dotknuté plochy očistené a spätne zahumusované.

Výrub drevín - Zemné teleso železničnej trate a jej bezprostredné okolie sú zarastené rôznymi náletovými drevinami. Z dôvodu splnenia technických parametrov železničnej trate dôjde na niektorých miestach k ich odstráneniu.

Spotreba vody:

Počas výstavby - Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody (napr. na výrobu betónových zmesí, kropenie staveniska, čistenie mechanizmov), ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely v rámci stavebných dvorov.

Počas prevádzky - Po uvedení rekonštruovaného úseku železničnej trate do prevádzky sa nepredpokladá nárast potreby pitnej ani úžitkovej vody voči súčasnému stavu.

Ostatné surovínové a energetické zdroje:

Počas výstavby - Pre realizáciu plánovanej činnosti rekonštrukcie trate vzniknú značné nároky na bežné suroviny, kamenivo, podvaly, koľajnice, betón, polotovary a iné stavebné hmoty. Pri rekonštrukcii trate sa v čo najväčšej miere použije recyklovaný materiál z podvalového podlažia zo starých konštrukcií po preukázaní vyhovujúcej ekologickej kvality v zmysle metodického pokynu č.18/99 MDT. Do zemného telesa sa použije kamenivo z naplavených a sedimentačných hornín, kamenivo do podkladných vrstiev a koľajového lôžka musí byť z vyvretých hornín. Hlavnou objemovou surovinou pre líniovú stavbu sú štrky všetkých frakcií z rôznych druhov hornín. Pôvodné uvoľnené zemné teleso sa budú zneškodňovať s tým, že získaný materiál sa použije do rozšírenia násypov v inej časti trate. Tvorba násypových telies je predovšetkým z nenamázaných hornín, premenlivej frakcie 0-120 mm, nižšej kvality. Podlažie železničného zvršku v hrúbke 30 cm sa buduje zo štrkov frakcie 0-63 mm, v celkovom objeme cca 41 528 m³, t. j. cca 62 300 ton. Najkvalitnejší štrk frakcie 32-63mm sa používa do štrkového lôžka, na ktoré sa bezprostredne ukladajú betónové podvaly a koľajnice. Potreba štrkového lôžka pod podvaly v hrúbke 35 cm je 75 788 tis.m³, t. j. 106 104 ton.

Počas prevádzky - Po ukončení výstavby železničnej trate sa nepredpokladajú nároky na suroviny s výnimkou údržby trate resp. v havarijných situáciách.

Dopravná a iná infraštruktúra:

Počas výstavby - Vo fáze výstavby bude v čo najvyššej miere využívaná existujúca dopravná infraštruktúra v území. Prísun materiálu bude prednostne realizovaný po železničnej trati. Pre obdobie realizácie činnosti bude vypracovaný „Návrh organizácie dopravy“. Stavebné postupy budú rozdelené do viacerých etáp a budú navrhnuté tak, aby

aktuálny stav technických a technologických zariadení umožnil zvládnuť pravidelného rozsahu vlakovej dopravy. Doprava vlakov tak bude podľa potreby obmedzená v menšom rozsahu.

Počas prevádzky - V etape prevádzky nebude mať navrhovaná činnosť zvláštne nároky na dopravu.

Nároky na pracovné sily:

Počas výstavby - Počas stavebnej realizácie plánovanej rekonštrukcie železničnej trate vzniknú nové pracovné príležitosti v dotknutom regióne. Ich rozsah a časové rozdelenie sú závislé od disponibilných finančných zdrojov investora, ale aj od zvládnutia projekčnej a investorskej prípravy daného úseku.

Počas prevádzky - Nároky na pracovné sily sa nemenia.

Údaje o výstupoch:

Ovzdušie: Počas výstavby - Počas rekonštrukcie úseku železničnej trate môžeme predpokladať vznik emisií z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika) a vznik sekundárnej prašnosti z dopravy. Plošným zdrojom bude samotný priestor staveniska a vykonávajúce búracie a stavebné práce. Zdrojom znečisťovania ovzdušia budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na triedenie štrku z koľajového lôžka a jeho podložia, výkopovej zeminy a kameniva, ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje sa dajú charakterizovať ako dočasné.

Počas prevádzky - Prevádzkou železničnej trate nevzniknú nové zdroje znečisťovania ovzdušia oproti súčasnému stavu. Doprava je elektrifikovaná a zabezpečujú ju elektrické lokomotívy. Zdrojom znečisťovania ovzdušia naďalej ostáva lokomotíva, ktorej pantografový zberač rozviruje do okolia oxidy medi a uhlíka. Trenie kolies železničných súprav na koľajniciach produkuje oxidy železa. V osobnej doprave v starých vozňoch, kde nie sú uzavreté odpady vody a WC sa vytvárajú rozptyľujúce aerosóly z odpadovej vody. Koľajové vozidlá svojím prejazdom môžu spôsobiť v tesnej blízkosti trate aj sekundárnu prašnosť. Mobilným zdrojom znečisťovania ovzdušia sú dieselové koľajové vozidlá využívané v prípade havárie na trakčnom vedení.

Odpadové vody: Počas výstavby - Počas realizácie navrhovanej činnosti môže v prípade výskytu intenzívnych zrážok dôjsť ku vzniku prívalovej vody, čo môže mať za následok znečistenie odvádzanej vody odplavovanou zeminou. Táto voda môže krátkodobo znečistiť miestne vodné toky prípadne spôsobiť upchatie lokálneho kanalizačného systému. Uvedený problém bude potrebné zvážiť pri zostavovaní postupu organizácie výstavby. Odpadové vody vznikajúce z umývania dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov na vybratých resp. sústredených stanovištiach počas výstavby budú zo spevnených plôch odvádzané cez lapače nečistôt a ropných látok do miestnej kanalizácie. Splaškové vody zo sociálnych zariadení, vyprodukované počas realizácie modernizačných prác budú odvádzané do miestnej splaškovej kanalizácie, ak sa takáto kanalizácia v mieste zariadenia staveniska bude nachádzať. Výstavba a pripojenie staveniskových sociálnych zariadení je súčasťou prípravy dodávateľa. V miestach, kde nebude možné napojenie na verejnú kanalizáciu, použijú sa chemické WC.

Počas prevádzky vznikajú nasledovné odpadové vody:

- Splašková voda z osobných vozňov – nové vozne majú nádržové toalety a tie sa vyprázdňujú vo vozňových depách, staré vozne sú bez nádrží a splašky sa vypúšťajú priamo do koľajiska počas jazdy vlaku. Avšak staré vozne sú postupne nahrádzané modernými vozňami s nádržovými toaletami.

- Dažďové vody z traťových koľají sú odvádzané drenážou, priekopami, trativodmi do odvodňovacích priekop alebo sa zriaďujú vsakovacie šachty (vsakovacie koše). Priekopy vyúsťia do terajších vodných tokov a do súčasných odvodňovacích zariadení.

Odpady: Počas výstavby - Výstavba je spojená so vznikom odpadov pri výstavbe. V rámci výstavby dôjde aj k búracím prácam, ktoré pozostávajú z demontáže železničného zvršku a spodku, odstránenia nepotrebných objektov a zariadení, príp. úprav pozemných komunikácií, priepustov a mostných objektov. Pri príprave staveniska dôjde i k odstráneniu náletových a iných drevín a kríkov. Biologicky rozložiteľný odpad ako sú kríky a dreviny bude biologicky zhodnotený.

Pri výstavbe a prevádzkovaní je predpoklad vzniku odpadov predovšetkým kategórií O – ostatných, v menšej miere aj N – nebezpečných odpadov. V priebehu výstavby sa predpokladá predovšetkým vznik odpadov, ktoré patria do skupiny 17 – stavebné odpady a odpady z demolácii. Predpokladá sa dočasné uloženie zvrškového materiálu železničného spodku a výkopového materiálu v areáli zastávky Somotor. Podobne priestory sa nachádzajú vo všetkých železničných staniach Veľký Horeš aj Streda nad Bodrogom, prípadne je možné odvoz materiálu na recyklačnú základňu. Vznik odpadov počas výstavby je uvedený v nasledujúcej tabuľke v zmysle prílohy č. 1 Vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov (v znení Vyhlášky č. 320/2017 Z. z.).

Bilancia odpadov bude spresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Číslo druh odpadu ; Názov druhu odpadu ; Kategória odpadu ; Spôsob nakladania ;
17 01 01 ; Betón ; O ; R5 ;

17 02 04 ; Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované NL (železničné podvaly) ; N ; D1 ;
17 05 03 ; Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky ; N ; D1 ;
17 05 04 ; Zemina a kamenivo iné ako 170503 ; O ; R5 ;
17 04 05 ; Železo a oceľ (koľajnice) ; O ; R4 ;
17 03 02 ; Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 ; O ; R5 ;
17 09 04 ; Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 ; O ; R5 ;

Držiteľ odpadu je povinný zachovať hierarchiu odpadového hospodárstva podľa § 6 a dodržiavať § 14 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch. Pri realizácii stavby vzniknú stavebné odpady, s ktorými sa bude nakladať v súlade § 77 zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch. Neznečistené stavebné odpady vznikajúce pri stavbe a odpady z demolácií bude možné materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe činnosťou R4 a R5 v zmysle prílohy č. 1 zákona o odpadoch. Nevhodné odpady na zhodnocovanie budú zneškodňované podľa prílohy č. 2 zákona činnosťou D1 v súlade s vyhl. č. 382/2018 Z. z. o skládkovaní a dočasnom uložení kovovej ortuti na najbližšej skládke nebezpečného odpadu.

Dodávateľ stavby bude viesť evidenciu odpadov, triediť odpady podľa druhov a zabezpečí následné materiálové zhodnotenie odpadov u oprávnenej osoby alebo firmy. Presná materiálová bilancia odpadov bude uvedená v evidenčnom liste odpadov. Realizátor stavebných prác ho zabezpečí v súlade s Vyhláškou MŽP SR č. 366/2015 Z.z. o evidencnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti. K žiadosti o kolaudačné rozhodnutie stavebník doloží príslušnému okresnému úradu, odboru životného prostredia potvrdenie o prevzatí stavebného odpadu na povolenú skládku, resp. na využitie ako druhotnej suroviny. Odpady, ktorých sú ŽSR pôvodcom budú odovzdané oprávnenej osobe bezodkladne po ich vzniku. Podľa zmluvy o dielo sa výrobky a zariadenia zabudované do stavby stávajú majetkom ŽSR až momentom odovzdávacieho a preberacieho konania a preto sú odpady z obalov odpadmi zhotoviteľa.

Počas prevádzky - Druhy odpadov vznikajúcich počas prevádzky železničnej trate sa po jej rekonštrukcii významným spôsobom nezmenia. Je predpoklad významného zníženia bilancie produkovaných odpadov z dôvodu využívania moderných ekologických materiálov pre údržbu železničnej trate. Počas prevádzky bude nakladanie so vzniknutými odpadmi zabezpečované pôvodcom odpadu tak ako doteraz, na základe uzatvorených zmluvných vzťahov s oprávnenými organizáciami.

Predpokladaný vznik odpadov počas prevádzky:

Katalóg. číslo ; Názov druhu odpadu ; Kategória ;

08 01 11 ; Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá a iné nebezpečné látky ; N ;

13 02 08 ; Iné motorové, prevodové a mazacie oleje ; N ;

15 01 01 ; Obaly z papiera ; O ;

15 01 02 ; Obaly z plastov ; O ;

15 02 02 ; Absorbenty, fil. mat. vrátane olej. filtrov inak nešpecif., handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami ; N ;

15 01 10 ; Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok ; N ;

Po rekonštrukcii trate dôjde k vzniku bežných odpadov počas údržby. Počas prevádzky bude nakladanie so vzniknutými odpadmi zabezpečované pôvodcom odpadu, tak ako doteraz na základe uzatvorených zmluvných vzťahov s oprávnenými organizáciami na nakladanie s odpadmi. Jednotlivé druhy odpadov budú uložené na miestach na to určených spoločnosťou, v riadne označených a zabezpečených obaloch, nádobách a kontajneroch tak ako doteraz.

Zdroje hluku a vibrácií: Počas výstavby - Počas rekonštrukcie železničnej trate budú naďalej pretrvávajúť emisie hluku pochádzajúce z nákladnej a osobnej železničnej dopravy. Zvýšenú hladinu hluku v prevádzke vlakov doprav vytvárajú podvozky koľajových vozidiel, pohyb oceľových kolies na koľajniciach, koľajnicové styky, výhybky, deformácie a opotrebenie koľajníc. Výraznou hlučnosťou sa prejavuje pohyb vlaku na oceľovom moste s priamym pojazdom po nosných prvkoch bez tlmiacich prvkov. Najvýraznejším zdrojom hluku sú nákladné vlaky s vysokou hmotnosťou nákladu a zastaranými vagónmi, ktoré sú za hranicou svojej životnosti. Na riešenom úseku trate nie sú vybudované žiadne ochranné zariadenie proti šíreniu hluku a iných negatívnych vplyvov od železničnej prevádzky. K týmto existujúcim zdrojom hluku počas výstavby pribudne v riešenom úseku trate, v samotných priestoroch staveniska, hluk z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika), ktoré budú zabezpečovať búracie a stavebné práce. Stacionárnym zdrojom hluku budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na triedenie koľajového podlažia, resp. zvršku, výkopovej zeminy a kameniva, ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje budú postupne premiestňované pozdĺž trate.

Počas prevádzky - Návrh rekonštrukcie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate a dosiahnutie predpísanej traťovej rýchlosti na 120 km/hod. V celej dĺžke rekonštruovanej trate sa použije nová skladba železničného zvršku s novými materiálom. Navrhuje sa pružné upevnenie železničného zvršku. K rekonštrukcii mostov nedochádza. Most v km 23,542 sa rekonštruuje tak, že sa v koľaji č. 1 a 2 vymenia mostnice v celkovom

počte 34 ks a 4 ks pomúrnice. Navrhovaná trať Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš je v kontakte so severnou časťou zastavaného územia obce Streda nad Bodrogom, južnou časťou obce Somotor a severnou časťou zastavaného územia obce Veľký Horeš. Zníženie hlučnosti prostredia v miestach kde dochádza ku kontaktu s obytnou zástavbou sú navrhnuté PHS. K zníženiu hlučnosti prostredia a k zlepšeniu podmienok prenosu vibrácií prispeje tiež skrátenie doby prejazdu vlakov daným úsekom.

Vibrácie (mechanické kmitanie) je pohyb mechanickej sústavy alebo jej časti, pri ktorom veličina opisujúca jej polohu, zrýchlenie, rýchlosť alebo stav je striedavo väčšia a menšia ako rovnovážna alebo vzťažná hodnota tejto veličiny. Počas výstavby - Hlavne prejazdy ťažkých mechanizmov môžu vyvolať vibrácie alebo otrasy v okolí staveniska a najmä na blízko stojace budovy.

Počas prevádzky - Navrhovanou rekonštrukciou trate dôjde ku zníženiu intenzity vibrácií z titulu lepšej konštrukcie železničného spodku a zvršku a skráteniu doby prejazdu vlakov.

Žiarenie: Počas výstavby - Vzhľadom k tomu, že železničná doprava bude prevádzkovaná aj počas výstavby, v okolí trate budú pretrvávajúť vplyvy vysokého napätia v trakčnom vedení na okolie ako v súčasnosti.

Počas prevádzky - Po ukončení výstavby rekonštruovanej trate, predovšetkým pri prejazde vlakov, môže vzhľadom na jej elektrifikáciu dochádzať v bezprostrednom okolí k elektromagnetickému rušeniu televízneho a rozhlasového signálu vplyvom vysokého napätia v trakčnom vedení trate. Plánovanou rekonštrukciou sa však súčasný stav nezmení.

Zápach a iné výstupy (zdroj, intenzita): Navrhovaná činnosť nie je spojená s produkciou zápachu ani v etape výstavby ani počas prevádzky hodnotených variantov.

Iné očakávané a vyvolané investície: Predpokladané vyvolané investície budú predstavovať najmä preložky a úpravy inžinierskych sietí, slaboprúdových rozvodov, úpravu priepustov, trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, demontáž častí železničnej trate v mieste jej preložky, náhrada objektov búraných pre potreby stavby, vegetačné úpravy spojené s náhradnou výsadbou. S navrhovanou činnosťou - okrem už uvedených nesúvisia žiadne ďalšie vyvolané súvislosti technického charakteru.

Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie:

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie: Vplyvy počas výstavby - V tejto etape budú narušené povrchové vrstvy horninového prostredia dotknutých území. Po odstránení vegetačného pokryvu stúpne možnosť vzniku plošnej erózie a pri narušení svahov zasa aktivizácie svahových pohybov. Navrhovaná činnosť bude mať počas výstavby mierne negatívny vplyv spočívajúci v zásahu do podlažia pri výkopových prácach. Potenciálnym zdrojom znečistenia môžu byť havarijné situácie (únik ropných látok, technologická havária) zo stavebných a dopravných mechanizmov. Tieto však majú iba povahu možných rizík. V prípade úniku ropných látok bude navrhovateľ postupovať podľa schváleného prevádzkového poriadku a havarijného plánu. Nepredpokladá sa, že dopady počas výstavby by mali významnejší vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a reliéf. V zásade však musia byť dodržané rozhládové podmienky a bezpečnosť prevádzkovania dopravy na dopravnej ceste. Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného telesa trate (resp. štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku) znečisteného ropnými látkami príp. fekálnym znečistením. Súčasnú vedenie železničnej trate priamo nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru nerastných surovín či chráneného ložiskového územia. Navrhovaná činnosť neprichádza do styku so žiadnou významnou geologickou lokalitou, nepredpokladáme preto žiadne vplyvy na tieto zložky životného prostredia.

Vplyvy počas prevádzky - Počas prevádzky rekonštruovanej železničnej trate nie je predpoklad výraznejšieho ovplyvnenia horninového prostredia a nebude dochádzať k ovplyvneniu geomorfologických pomerov. Možné riziko počas prevádzky predstavujú havarijné úniky ropných látok z nákladných vozňov do podlažia. Toto riziko je málo pravdepodobné a zriedkavé. V prípade úniku ropných látok bude navrhovateľ postupovať podľa schváleného prevádzkového poriadku a havarijného plánu.

Celkovo možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti nepredpokladá významný nepriaznivý vplyv na geomorfologické pomery a horninové prostredie.

Vplyvy na ovzdušie: Vplyvy počas výstavby - Počas realizácie navrhovanej činnosti je predpoklad, že dôjde lokálne k ovplyvneniu ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami. Zvýšená prašnosť sa prejaví v dôsledku zvýšeného pohybu motorových vozidiel, stavebných mechanizmov, mobilných recyklačných zariadení a samotného stavebného procesu ako sú búracie práce, zemné a stavebné práce. Zvýšená prašnosť sa prejaví najmä v období dlhšieho sucha a vo veterných dňoch. Navrhovaná činnosť počas jej realizácie bude predstavovať príspevok k znečisťovaniu ovzdušia, ale na základe vykonaných príslušných opatrení a vhodnou organizáciou výstavby na zamedzenie prašnosti sa tieto vplyvy dajú minimalizovať.

Vplyvy počas prevádzky - Prevádzkou železničnej trate nevzniknú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia. Doprava je elektrifikovaná a zabezpečujú ju elektrické lokomotívy. Koľajové vozidlá svojím prejazdom môžu spôsobiť v tesnej blízkosti trate sekundárnu prašnosť. Ide však len o mierne negatívny vplyv, ktorý rekonštrukciou železničnej trate nebude ovplyvnený. Kvalita ovzdušia v blízkosti železničnej trate sa nezhorší. Súčasťou prevádzky rekonštruovanej trate budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia: náhradný zdroj elektriny ktorým sa zaisťuje zabezpečovacie zariadenie na trati a v stanici pre riadenie vlakovej dopravy.

Zmena navrhovanej činnosti nepredpokladá významný nepriaznivý vplyv na ovzdušie.

Vplyvy na klimatické pomery: Realizácia zmeny navrhovanej činnosti nebude mať významný vplyv ani na mikroklimatické pomery v danej lokalite. Nakoľko sa jedná o zlepšenie technického stavu jestvujúcej trate nedôjde k mezoklimatickým ani mikroklimatickým zmenám.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody: Výstavba a prevádzka navrhovaného zariadenia neovplyvní významne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať významný vplyv na kvalitatívno- kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd. Za súčasného stavu je trasa železničnej trate vedená mimo ochranného pásma vodárenského zdroja. Počas prevádzky rekonštruovanej trate nepredpokladáme negatívny vplyv na povrchové a podzemné vody pri dodržaní prevádzkových predpisov. Negatívny vplyv na podzemné vody je možný pri nepredvídateľných udalostiach ako je havária nákladných vozňov z ropnými a inými znečisťujúcimi látkami. To sú ale len výnimočné havarijné situácie a v takomto prípade sa treba riadiť podľa príslušných bezpečnostných predpisov. Navrhovaná činnosť nebude riešiť odvodnenie do priekop z dôvodu, že v rovinnatom teréne s vysokou hladinou podzemnej vody sa odvodnenie terénu realizuje prirodzeným odparovaním. V prípade vybudovania priekop by tieto aj pri minimálnom vyspádovaní nemali kam vodu odviesť, naopak, stiahli by povrchovú vodu ku násypu trate. Vplyvy na povrchové vody spojené so zmenou navrhovanej činnosti nebudú významné, nakoľko aj v súčasnej dobe dochádza k priamemu kontaktu železničnej trati s povrchovými vodami. V súvislosti s realizáciou zmeny v rámci terénnych prác a jej prevádzkou vzhľadom na jej funkciu/charakter a pri dodržaní príslušných technicko – organizačných a bezpečnostných opatrení počas výstavby nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie režimu, kvality, fyzikálno chemických vlastností podzemných ani povrchových vôd.

Vplyvy na pôdu: Skládky materiálu – koľajové polia nové aj vytrhnuté budú uložené v ŽST Veľký Horeš, dočasné skládky sypkého materiálu v ŽST Streda n/B – dezinfekčná skupina. Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie pôd javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. To sú ale len výnimočné havarijné situácie a v takomto prípade sa treba riadiť podľa príslušných bezpečnostných predpisov. V priebehu výstavby, ktorá bude v maximálnej možnej miere realizovaná v priestore železničnej trate a jej ochrannom pásme, bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov, čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.

Počas prevádzky - Negatívny vplyv na pôdu môžeme predpokladať len pri nepredvídateľnej udalosti ako je havária nákladného vozňa (cisterny) s obsahom ropných látok alebo iných znečisťujúcich látok. To sú ale len výnimočné havarijné situácie a v takomto prípade sa treba riadiť podľa príslušných bezpečnostných predpisov. Devastačným faktorom pôdy v období prevádzky zostávajú odpadky vyhadzované z vlaku nedisciplinovanými cestujúcimi. Čiastočne tomu zabraňuje zavádzanie modernizovaných vlakov s klimatizáciou, pri ktorých nie je možné okná otvoriť.

Zmena navrhovanej činnosti nepredpokladá významný negatívny vplyv na pôdu.

Vplyvy na krajinu, scenériu, chránené územia a genofondové lokality: Počas prevádzky nebudú vznikať priame vplyvy na krajinu, scenériu, prevádzkou zmeny navrhovanej činnosti sa nezmení jeho charakter. Výstavbou nedôjde k žiadnym významným vplyvom na genofond ani biodiverzitu dotknutého územia. Oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby sa významná zmena vplyvu na biodiverzitu územia nepredpokladá. Negatívne vplyvy navrhovanej zmeny stavby na biodiverzitu neboli identifikované.

Vplyvy na dopravu: Pohyb stavebných mechanizmov v dotknutom území, dovoz i odvoz stavebného materiálu budú mať za následok nepatrný dočasný nárast intenzity automobilovej dopravy v území. V zmene navrhovanej činnosti počas prevádzky nedôjde k zmene dopravy. Zmena navrhovanej činnosti v predmetnom úseku trate je oproti nulovému stavu z pohľadu jej vplyvov na dopravu pozitívna a prospešná.

Vplyvy na obyvateľstvo a hodnotenie zdravotných rizík: Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti neočakávajú sa žiadne zdravotné riziká pre obyvateľstvo. Zamestnanci spoločnosti budú poučení o možných rizikách a budú chránení OOPP. Vzhľadom na charakter prevádzky nie je predpoklad ohrozenia zdravia. Na ochranu zamestnancov pred zdravotnými rizikami na pracovisku bude zamestnávateľ povinný vykonať súbor opatrení definovaných platnou legislatívou. Narušenie pohody a kvality života v blízkosti riešeného územia zmeny môže nastať počas stavebnej činnosti. Stavenisková doprava bude využívať už vybudovanú dopravnú infraštruktúru. Vplyvy počas realizácie zmeny budú dočasné, lokálne a časovo obmedzené na samotnú etapu výstavby. Realizácia výstavby bude prebiehať etapovite, čo znamená že nebudú naraz ovplyvnení hlukom a prašnosťou všetci obyvatelia

bývajúci v okolí celej trate. Uvažovaná investičná akcia nevyvoláva významný negatívne vplyvy na obyvateľstvo. Priame vplyvy zo zvýšenia intenzity dopravy (hluk, prašnosť) v čase výstavby možno považovať za štandardné pri takomto druhu výstavby. Vplyv výstavby možno minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov ako aj vhodnou organizáciou výstavby, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie (napr. čistenie automobilov, kropenie komunikácie pri výjazde zo staveniska podľa klimatických podmienok, atď.). Týmito opatreniami môžu byť nežiaduce účinky zmeny navrhovanej činnosti počas jej výstavby účelovo potlačené.

Pre elimináciu nepriaznivého vplyvu vznikajúceho pri výstavbe, na akustickú situáciu v dotknutých vonkajších chránených priestoroch, sú navrhnuté v doplnení oznámenia o zmene činnosti nasledujúce opatrenia:

- pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami A zvuku (viac ako 70 dB vo vonkajšom chránenom priestore), informovať obyvateľov o plánovanom čase ich uskutočňovania;
- stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami A zvuku vykonávať prednostne v pracovných dňoch v čase od 7:00 hod do 21:00 hod, maximálne počas 50 % z uvedeného časového intervalu;
- prednostne používať stavebné stroje a zariadenia s akustickými parametrami v zmysle požiadaviek uvedených v Nariadení vlády SR č. 222/2002 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, v platnom znení;
- ak to postup prác a technológia výstavby umožňuje, používať mobilné protihlukové zásteny;
- stavebné činnosti, pri vykonávaní ktorých dochádza k prenosu vibrácií do podlažia a šíreniu štrukturálneho hluku do okolitého prostredia (napr. narážanie pilót a pod.), nahradiť inými technologickými postupmi, napr. vŕtaním;
- trasy pohybov nákladných vozidiel a stavebnej techniky plánovať cez miesta čo najviac vzdialené od územia s funkciou bývania, v prípade ak takéto trasovanie nebude možné, vykonávať pohyby uvedených vozidiel v území s funkciou bývania v pracovných dňoch v čase od 7:00 hod do 21:00 hod a v sobotu v čase od 8:00 hod do 13:00 hod;
- poučiť všetkých dodávateľov na stavbe, na potrebu ochrany okolia stavby pred hlukom z ich činnosti a dodržiavania požiadaviek uvedených v Nariadení vlády SR č.115/2006 Z.z., o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku (v platnom znení);
- vykonávať priebežné merania hluku zo stavebnej činnosti v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore; v prípade prekročovania prípustných hodnôt určujúcej veličiny v zmysle platnej legislatívy, operatívne navrhnuť možné technicko-organizačné opatrenia na zníženie hlukovej záťaže v sledovanom chránenom vonkajšom priestore;
- stavebný dvor a dvor stavebných mechanizmov umiestniť čo najďalej od územia s funkciou bývania.

Vplyvy počas prevádzky - K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované Stanovenie hlukovej záťaže (HŠ) spoločnosťou EUROAKUSTIK s.r.o., Letisko M.R.Štefánika 63, 820 01 Bratislava v marci 2021.

Hodnoty určujúcej veličiny hluku boli stanovené v pätnástich lokálnych miestach objektívizácie. Miesta sú zobrazené na obrázkoch 13 až 16 HŠ. Miesta M1 až M3 sú v zastavanom území katastra obce Veľký Horeš. Miesto M1 vo výške 2NP pred severnou fasádou budovy školy, objekt na parcele č. 257, súpisné č. 388. Miesto M2 je vo výške 1,5 m, vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 30, na parcele č. 211. Miesto M3 je vo výške 1,5 m, vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 63, na parcele č. 307. Miesta M4 až M10, sú v zastavanom území katastra obce Somotor. Miesto M4 je vo vonkajšom chránenom priestorom RD súpisné č.127 na parcele č.340 a M5 vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č.126 na parcele č.338/2. Vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 124 na parcele č. 331, sú miesta M6 a M7 a o vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 123 na parcele č. 327, sú miesta M8 a M9. Miesto M10 je vo vonkajšom chránenom priestorom RD súpisné č.133 na parcele č.364. Miesta M11 a M12 sú vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č.512 na parcele 2063 v nezastavanom území katastra obce Streda nad Bodrogom. Miesta M13 až 15 sú v zastavanom území katastra obce Streda nad Bodrogom. Miesto M13 je vo výške 2NP, vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 10, na parcele č. 159/1, pred jeho východnou fasádou. Miesto M14 je vo výške 1,5, vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 254, na parcele č. 256 a miesto M15 vo vonkajšom chránenom priestore RD súpisné č. 531, na parcele č. 332/2. Výsledné hodnoty určujúcich veličín v miestach objektívizácie sú uvedené v tabuľke č. 3 HŠ.

Vo všeobecnosti na základe skúseností je možné predpokladať, že zabudovaním nových technických prvkov dochádza k zníženiu hlukových emisií a vibrácií spôsobovaných prevádzkou trate. Zlepšenie prináša použitie PHS, novej konštrukcie železničného zvršku a spodku, priame uloženie koľaje za konštrukcie s priebežným koľajovým lôžkom. K zníženiu hlučnosti prostredia a k zlepšeniu podmienok prenosu vibrácií prispeje tiež skrátenie doby prejazdu vlakov daným úsekom.

Navrhovanou rekonštrukciou a novostavbou trate sa dosiahnu pozitívne vplyvy na dotknuté obyvateľstvo:

- zníženie hluku použitím PHS, najnovších konštrukčných prvkov upevnenia koľajníc, koľajnice budú priebežne zvarené bez deliacich stykov,
- výmenou železničného zvršku a na priecestí v km 25,719 sa uvažuje s novou priecestnou celogumovou konštrukciou v obidvoch koľajách a na ostatných priecestiach, čím sa zníži hlučnosť železničnej dopravy.

Na základe HŠ boli v doplnení oznámenia o zmene navrhovanej činnosti navrhnuté tieto dodatočné protihlukové opatrenia:

Na ochranu prostredia v okolí RD, postaveného mimo zastavaného územia katastrálneho územia Streda nad Bodrogom boli navrhnuté PHO v dvoch variantoch:

- na ochranu vonkajšieho chráneného priestoru vo forme protihlukových stien (ďalej PHS), PHS01-A a PHS01-B, poloha je zobrazená na obrázku 15 HŠ;

- v mieste príjmu, ochrana vnútorného chráneného priestoru (prídavné vetracie systémy na zabezpečenie vetrania vnútorného chráneného priestoru bez nutnosti otvárania okien, s ohľadom na zabezpečenie požiadaviek v súlade so znením §20 zákona 355/2007 Z.z.

Opatrenia v mieste príjmu, sú navrhnuté pre prípad, ak nebude možné z prevádzkovo- technických podmienok realizovať opatrenia vo forme PHS. Opatrenia na mieste príjmu, je možné realizovať spôsobom popísaným v Rozborovej úlohe (RÚ) - Hluk, EUROAKUSTIK, s. r. o. 2013, pre Slovenskú správu ciest.

V prípade riešenia, presný počet bude stanovený pri spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie na základe analýzy využívania vnútorných chránených priestorov sledovaného RD.

Príslušný orgán jednoznačne preferuje realizáciu protihlukových stien.

Na ochranu vonkajšieho chráneného prostredia v zastavanom území obcí Somotor a Veľký Horeš, boli navrhnuté opatrenia na ceste šírenia zvuku medzi zdrojom a miestom príjmu vo forme PHS.

V obci Somotor, boli navrhnuté celkovo štyri PHS (PHS02-A, B, C, D) a obci Veľký Horeš je navrhnutá jedna PHS (PHS03). Nutnosť realizovania PHS03 je viazané na realizovanie PHO vo forme PHS pri rekonštrukcii, resp. modernizácii úseku trate v úseku ŽS Veľký Horeš – km 18,200. Bez realizovania PHS v tomto úseku trate, je zníženie hodnoty určujúcej veličiny v najbližších vonkajších chránených priestoroch, koľajovou dopravou po posudzovanom úseku nevýznamné.

S uvedeného dôvodu, je vhodné ponechať územnú rezervu na vybudovanie PHS03 a výstavbu realizovať spolu s PHS vedľa trate v úseku ŽS Veľký Horeš – km 18,200.

Na základe údajov uvedených v priloženej Hlukovej štúdii, s ohľadom na znenie bodu 1.6 Prílohy k vyhláške č. 549/2007, je možné konštatovať, že hluk z koľajovej dopravy po rekonštruovanom obmedzujúcom medzistaničnom úseku Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, železničnej trate TA101A, v najbližšom vonkajšom chránenom prostredí, nebude spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt daných vyhláškou č. 549/2007 Z.z.

Rekonštrukciou sa dosiahne aj podstatné zníženie hlukovej zátáže v celom dotknutom okolí trasovania riešeného úseku trate TTA101A, ktorá prechádza chráneným vtáčim územím. Navrhované PHS, nepresahujú výšky okolitej zástavby a lesného porastu a sú navrhnuté z nepriehľadného materiálu. Z uvedeného dôvodu nebudú mať vplyv na zhoršenia podmienok pre lety vtákov v dotknutom území.

Koľajová doprava po rekonštruovanom obmedzujúcom medzistaničnom úseku Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, trate TTA101A, nebude spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z dopravy po železničných dráhach pre referenčný časový interval deň, večer a noc, v dotknutom vonkajšom chránenom prostredí obce Somotor a okolia RD (na parcele č. C/2063) v nezastavanom území katastra obce Streda nad Bodrogom.

Vo vonkajších chránených prostrediach zastavaných území obcí Streda nad Bodrogom a Veľký Horeš, okrem pôsobenia hluku z prejazdov vlakových súprav po riešenom úseku trate TTA 101A pôsobí aj hluk z prejazdov vlakových súprav po úsekoch uvedenej trate, ktoré nie sú predmetom tohto hodnotenia. V týchto vonkajších chránených prostrediach, zvukové udalosti z prejazdov vlakových súprav po riešenom úseku trate TTA101A, spôsobujú hodnoty určujúcej veličiny o viac ako 10 dB nižšie ako sú prípustné hodnoty stanovené vo vyhláške č. 549/2007, pre dopravu po železničných dráhach pre referenčné časové intervaly deň, večer a noc.

Na základe uvedeného a za podmienky, že budú realizované uvedené PHO, vo vonkajších chránených prostrediach území obcí Streda nad Bodrogom a Veľký Horeš, príspevok pôsobenia hluku z prejazdov vlakových súprav po riešenom úseku trate TTA101A (obmedzujúci medzistaničný úsek Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom) nebude spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt, pre hluk z dopravy po železničných dráhach pre preferenčný časový interval deň, večer a noc, stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007.

Po realizácii rekonštruovanej trate ŽSR, vzhľadom na stavebno – technické riešenie zmeny a pri realizácii príslušných opatrení počas jej výstavby sa nepredpokladá významný nepriaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva, naopak počas prevádzky sa navrhovanými opatreniami výrazne zníži intenzita hluku a vibrácií oproti súčasnému stavu.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy: Najvýznamnejším vplyvom na flóru a faunu bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami. Na niektorých úsekoch bude potrebné úplné odstránenie súčasných drevinových porastov (rôzne druhy drevín, lesné a brehové porasty na mieste preložky trate a i.), na iných pôjde len o dočasné zábery

(pohyb stavebných mechanizmov, umiestnenie depónií a pod). Dočasne potrebné plochy len pre túto fázu však budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu. V tejto súvislosti tiež možno konštatovať, že prevádzkou činnosti sa nepredpokladá riziko ohrozenia alebo likvidácia vzácných alebo chránených zástupcov fauny a flóry.

Vplyvy na chránené územia prvky ÚSES a systém ekologickej stability: Vzhľadom na funkčné riešenie zmeny a jej umiestnenie/realizáciu v dosahu vplyvov prevádzky existujúcej líniovej stavby sa nepredpokladá znefunkčnenie väzieb medzi jednotlivými prvkami kostry územného systému ekologickej stability. Zmena navrhovanej činnosti zachováva súčasnú trasu koľají, nerozširuje ju, t. j. nevyžaduje nové plošné zásahy do existujúcich prvkov kostry ÚSES.

NPR Tajba a PR Tarbucka nachádzajúce sa v k. ú. Streda nad Bodrogom sú situované južne od existujúcej železničnej trate a nepredpokladá sa významný nepriaznivý vplyv na tieto územia.

Najbližšie k hodnotenému územiu, južne od trate sa nachádza SKUEV0019 Tarbucka a SKUEV0030 Horešské lúky. Severne je to SKUEV0006 Latorica. Existujúca železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho z týchto ÚEV ani sa nepredpokladá významný nepriaznivý vplyv na tieto územia.

Železničná trať a jej ochranné pásmo sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Časť trate zasahuje aj do CHKO Latorica (2. stupeň ochrany). Riešené územie je súčasťou území európskeho významu Natura 2000. Riešený úsek zasahuje do CHVÚ Medzibodrožie, ktoré bolo vyhlásené Vyhláškou č. 26/2008 Z.z. na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleného, bociana čierneho, brehule hnedej, bučička močiarného, bučička trstového, d'atľa hnedkavého, d'atľa prostredného, haje tmavej, hrdličky poľnej, bučička nočného, chochlačky bielookej, chriašťaľ malého, chriašťaľ poľného, kačice chrapľavej, kalužiaka červenonohého, kane močiarnej, kane popolavej, krutihlava hnedého, ľabtušky poľnej, muchárika bielokrkeho, muchára sivého, penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, pŕhľaviara čiernohlavého, rybára bahenného, rybára čierneho, rybárika riečného, škovránka stromového, strakoša červenochrbtého, strakoša kolesára, včelára lesného, včelárika zlatého, volavky bielej, volavky purpurovej, volavky striebritej, výrika lesného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

(1) Za zakázanú činnosť, ktorá môže mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia, sa v častiach chráneného vtáčieho územia uvedených v prílohe č. 2 považuje vykonávanie obnovnej ťažby holorubným hospodárskym spôsobom¹⁾ okrem topoľových monokultúr, porastov jaseňa amerického a agátových porastov.

(2) Za zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia, sa považuje:

- a) vykonávanie lesohospodárskej činnosti v blízkosti hniezda orla kráľovského a sokola rároha od 15. februára do 31. augusta, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- b) vykonávanie práva poľovníctva okrem práva poľovnej stráže a budovanie stavby vrátane poľovníckych zariadení v blízkosti hniezda orla kráľovského a sokola rároha od 15. februára do 31. augusta, ak tak určí obvodný úrad životného prostredia,
- c) rozorávanie existujúcich trvalých trávnych porastov od 1. apríla do 31. júla,
- d) zmena druhu pozemku z existujúceho trvalého trávneho porastu alebo ostatnej zatravnenej plochy na iný druh poľnohospodárskeho pozemku,
- e) použitie existujúceho trvalého trávneho porastu na nepoľnohospodárske účely okrem líniových stavieb alebo určených dobývacích priestorov,
- f) mechanizované kosenie existujúcich trvalých trávnych porastov spôsobom od okrajov do stredu od 1. mája do 31. júla na súvislej ploche väčšej ako 0,5 hektára,
- g) aplikovanie pesticídov na ostatných plochách vrátane drevín rastúcich mimo lesa, úhorov alebo porastov trsti a pálky okrem činností vykonávaných podľa osobitných predpisov,
- h) aplikovanie pesticídov na existujúcich trvalých trávnych porastoch od 1. marca do 31. júla okrem odstraňovania invázných druhov rastlín, použitia desikantov pri obnove trvalých trávnych porastov alebo činností vykonávaných podľa osobitných predpisov,⁶⁾
- i) aplikovanie rodenticídov na ornej pôde alebo existujúcich trvalých trávnych porastoch okrem záhradkárskejších a chatových osád od 1. apríla do 31. septembra.

Vplyvy na CHVÚ Medzibodrožie: Počas výstavby:

- Na území navrhovanej činnosti počas rekonštrukcie a prevádzky železničnej trate nebudú vykonávané zakázané činnosti v zmysle platnej vyhlášky MŽP SR č. 26/2008. Nedôjde napr. ku zmene lesohospodárskej činnosti ani ku zmene druhu pozemku, atď.

- Za prípadné mierne negatívne vplyvy možno považovať zvýšenie vyrušovania druhov živočíchov žijúcich v dotknutom a území a z dôvodu výrubu drevín i likvidáciu ich potravných či úkrytových možností.

- Prípadný dopad navrhovanej činnosti na území bude predstavovať len zanedbateľné percentuálne zábery a nepredpokladá sa ohrozenie území a ani predmetov ochrany v nich.

Počas prevádzky:

- Vzhľadom na mobilitu vtáčích druhov dopad na ich existenciu v bezprostrednej blízkosti stavby môže mať prevádzka na železnici. Táto prípadná kolízia bola známa aj v čase, keď toto územie bolo vyhlásené za chránené.

- Z hľadiska zachovania priaznivého stavu druhov sa jedná o prirodzený areál druhov vtákov, ktoré sa nezmenšujú a ich znižovanie zmenou navrhovanej činnosti nie je ani pravdepodobné. V dotknutom území existujú dlhodobé biotopy druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov.

- Navrhovateľ sa zaviazal, že bude dodržaná starostlivosť o územia Natura 2000 podľa ustanovenia čl. 6 Smernice 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov.

- Navrhované PHS, nepresahujú výšky okolitej zástavby a lesného porastu a sú navrhnuté z nepriehľadného materiálu. Z uvedeného dôvodu nepredpokladajú vplyv na zhoršenia podmienok pre lety vtákov v dotknutom území. V doplnení oznámenia o zmene navrhovanej činnosti sú navrhnuté nasledujúce opatrenie:

- Výrub drevín pozdĺž železničnej trate bude realizovaný len v nevyhnutnej miere v mimo vegetačnom a mimo hniezdnom období etapovite a nie naraz, podľa charakteru drevín a územia realizácie.

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti doručilo Ministerstvo životného prostredia SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, v ktorom sa konštatuje, že predložená činnosť je navrhovaná v chránenom území európskej sústavy Natura 2000 CHVÚ Medzibodrožie (SKCHVU015), kde platí 1. stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. Časť trate zasahuje aj do CHKO Latorica (2. stupeň ochrany). Po vyhodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté chránené územia nepredpokladáme významné negatívne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Za prípadné mierne negatívne vplyvy možno považovať zvýšenie vyrušovania druhov živočíchov žijúcich v dotknutom a území a z dôvodu výrubu drevín i likvidáciu ich potravných či úkrytových možností. Na základe uvedeného považujú predloženú zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny za prijateľnú a nepožadujú pokračovať v posudzovaní vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. Zmierňujúce opatrenie týkajúce sa časového obmedzenia výrubu drevín, jeho rozsahu a etapizácie požadujú v ďalšom povoľovacom procese konzultovať so ŠOP SR, Správou CHKO Latorica. Uvedená požiadavka bola prenesená do podmienok rozhodnutia.

Vplyv na krajinu: V krajinnom priestore vystupuje železničná trať ako už zabudovaný prvok. V súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladá významná zmena štruktúry a využívania krajiny. Mierou stavebných zásahov do existujúcej štruktúry krajiny navrhovaná investičná činnosť nenaruší funkčný potenciál dotknutého územia. V súvislosti s používaním trate negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny neboli identifikované. Oproti nulovému variantu budú vplyvy zmeny na štruktúru a využívanie krajiny trvalé, prospešné s regionálnym charakterom.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti:

Riziká zmeny navrhovanej činnosti predstavujú štatisticky veľmi málo pravdepodobný vznik havárií. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia počas výstavby a prevádzky možno predpokladať pri:

- zlyhaní technických opatrení, poruchy a havárie technologických strojov a dopravných prostriedkov, havarijný únik pohonných hmôt alebo vybraných látok do horninového prostredia a podzemných vôd,

- zlyhaní ľudského faktora – nedodržanie pracovnej a technologickej disciplíny,

- prírodných vplyvov – zmena počasia - prízračné dažde, úder blesku, nepriaznivé poveternostné podmienky.

Vzhľadom na stavebné a technicko - bezpečnostné zabezpečenie navrhovanej činnosti možno konštatovať, že budú v maximálnej miere minimalizované riziká vzniku prevádzkových nehôd, havárií, mimoriadnych udalostí s možnými nepriaznivými vplyvmi na zdravie človeka a okolité životné prostredie.

Technické a technologické opatrenia uvádzané v oznámení o zmene navrhovanej činnosti:

- počas výstavby bude potrebné vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej a železničnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.), počas uzávierky priecestia sa vyznačí na cestnej komunikácii obchádzková trasa.

- počas realizácie stavby trate musí byť zabezpečená neprerušovaná prevádzka na pôvodnej trati. Celý úsek trate v dĺžke 10,382 km, ktorý sa bude rekonštruovať je dvojkoľajný.

- zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach,

- pri výstavbe v maximálnej možnej miere plniť Hierarchiu odpadového hospodárstva, hlavne pre vyťaženie zeminu z násypov a štrkov zo železničného zvršku resp. štrkového lôžka.

- v prípade úniku ropných látok a oleja na terén realizovať zneškodnenie zasiahnutej zeminu podľa zásad nakladania so znečisťujúcimi látkami,

- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel- rieši dodávateľ stavby resp. stavebný dozor.

- počas výstavby prísne dodržiavať bezpečnostné a hygienické normy a dôsledne dodržiavať všetky právne predpisy a nariadenia týkajúce sa zhodnocovania a zneškodňovania odpadov, ktorý vznikne počas výstavby a ktorý je umiestnený na predmetnom území,

- prevádzkovateľ je povinný maximálne obmedziť manipulačné práce so suchými prašnými materiálmi na voľnom priestranstve za nepriaznivých meteorologických podmienok a podmienok okolia,

- prepravovať prašné stavebné materiály prekryté, resp. v paletách,

- stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku vykonávať len v doobedňajších hodinách,

- prednostne používať stavebné stroje a zariadenia s akustickými parametrami v zmysle požiadaviek uvedených v Nariadenia vlády SR č. 222/2002 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, v platnom znení,

- stavebné činnosti, pri vykonávaní ktorých dochádza k prenosu vibrácií do podlažia a šíreniu štruktúrného hluku do okolitého prostredia (napr. narážanie pilót a pod.), nahradiť inými technologickými postupmi, napr. vŕtaním,

- trasy pohybov nákladných vozidiel plánovať cez miesta čo najviac vzdialené od územia s funkciou bývania, na dopravu sa budú využívať existujúce poľne, miestne alebo štátne cesty.

- poučiť všetkých dodávateľov na stavbe, na potrebu ochrany okolia stavby pred hlukom z ich činnosti,

- vykonávať priebežné merania hluku zo stavebnej činnosti v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore; v prípade prekročovania prípustných hodnôt určujúcej veličiny v zmysle platnej legislatívy, operatívne navrhnuť možné technicko-organizačné opatrenia na zníženie hlukovej záťaže v sledovanom chránenom vonkajšom priestore,

- stavebný dvor a dvor stavebných mechanizmov umiestniť čo najďalej od územia s funkciou bývania,

- odpady z pozemku a zo stavby odovzdať oprávnenej osobe na zhodnotenie resp. zneškodnenie alebo využiť pri stavbe,

- zemina potrebná pre opätovné použitie a zásypy sa bude ukladať v priestore staveniska (napr. pozdĺž výkopov, resp. na ďalšej voľnej ploche) a následne sa použije, nepoužitú zeminu odovzdať oprávnenej spoločnosti,

- na stavbe dodržiavať právne a technické normy na ochranu podzemných vôd pre manipulácie s ropnými látkami,

- počas výstavby obmedziť výruba drevín na nevyhnutnú mieru v zmysle podmienok súhlasu vydaného príslušnými orgánmi ochrany prírody,

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy - Dočasne zabraté plochy prinavrátiť po skončení stavebných prác do pôvodného stavu navezením ornice a následným zatrávením, resp. zazelenaním.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody:

- Doplňovať PHM alebo prevádzať údržbu používaných stavebných strojov a zariadení, na stavbe možno zásadne len v priestoroch „Zariadení stavenísk“. Tieto musia byť vybavené tak, aby manipuláciou so znečisťujúcimi látkami nemohlo dôjsť k ohrozeniu kvality vôd.

- Vypracovať plán havarijných opatrení pre etapu realizácie stavebných prác.

Opatrenia z hľadiska ochrany ovzdušia:

- Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.

- Dráhu pádu pri sypaní prašných materiálov je potrebné obmedziť, napríklad sypaním pomocou vodiacich plechov.

- Pri úprave stavebného odpadu, napríklad drvenie a súvisiace činnosti, ktoré sú vykonávané na voľnom priestranstve a pre ktoré nemožno podľa najlepšej dostupnej techniky riešiť odprašovaním a odlučovaním, je potrebné udržiavať dostatočnú vlhkosť na zabránenie alebo obmedzenie prašnosti.

- Dopravné cesty a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.

- Pri skladovaní prašných materiálov na stavenisku resp. na plochách na to zriadených je potrebné zakryť povrch skladovaných prašných materiálov/odpadov resp. udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov/odpadov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy:

- Počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor stavebného dozoru (zabezpečenie súladu so všeobecne záväznými právnymi predpisov v oblasti životného prostredia)

- Minimalizovať odstraňovanie vegetačného krytu.

- Odstraňovať zistené invázne druhy, aby sa zabránilo ich šíreniu.

- Počas výstavby ako prístupové cesty využívať dnes existujúce poľné a lesné cesty a zachovať tak diverzitu územia.

- Pri pohybe stavebných mechanizmov vo zvýšenej miere predchádzať kolíziám s prípadnými migrujúcimi terestrickými druhmi živočíchov (obojživelníky, plazy, cicavce).

- Po ukončení výstavby zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu opustených plôch terajšej trate a dočasne zabratých plôch stavenísk.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu - Minimalizovať priame zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability, zásahy obmedziť len na nevyhnutnú mieru.

Vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie: - Nepredpokladá sa vznik takých vyvolaných súvislostí, ktoré by mohli spôsobiť vplyvy v danom prostredí s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia a vzhľadom na druh, formu a stupeň existujúcej ochrany prírody, prírodných zdrojov a kultúrnych pamiatok v riešenom území zmeny a jeho okolí. Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v zastavaných obytných častiach dotknutých sídiel, ako aj mimo zastavaného územia v telese existujúcej trate. Vzhľadom na charakter a stavebno – technické riešenie navrhovaných stavebných objektov pôjde o činnosti, ktoré výrazne nezaťažujú životné prostredie. Synergické a kumulatívne vplyvy predstavujú vplyvy, ktoré majú multiplikačný efekt, pôsobia spoločne s inými vplyvmi, a tým sa ich účinok v danom priestore znásobuje. Ide o hodnotenie vplyvov, ktorých samostatné pôsobenie nie je významné, ale v kombinácii s inými vplyvmi môže byť ich vplyv identifikovaný. V trase zmeny navrhovanej činnosti sa nepripravuje, neplánuje iná/nová dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s hodnotenou činnosťou na dané územie. Zmena navrhovanej činnosti v jej trase zachováva všetky existujúce križovania s cestnou i železničnou sieťou. Z hodnotenia vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá/nebolo identifikované významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia realizácii iných projektov zadaných v územných plánoch dotknutých sídiel.

Porovnanie navrhovanej zmeny činnosti s nulovým variantom:

V prípade ak by sa navrhovaná zmena činnosti neuskutočnila zostal by súčasný nevyhovujúci stav. Železničný zvršok v uvedenom úseku trate Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom bol zriadený pred viac ako 40-timi rokmi a v súčasnosti je v nevyhovujúcom technickom stave, ktorý ďalej nie je možné udržiavať formou bežnej údržby. Násyp tvoria vrstvy rôznej únosnosti, ktoré sú nerovnomerne zatláčané do podlažia, zhoršujú geometriu koľaje k čomu sa pridáva vek koľaje čo má za následok zhoršovanie technického stavu trate s tendenciou postupného znižovania traťovej rýchlosti. V časoch väčších zrážok, prípadne priesakoch z rieky Bodrog, dochádza k deformáciám násypu prekročením únosnosti, a následne k výškovým a smerovým deformáciám koľaje. Rozdielna výška vrstiev naplavenín má za následok, že koľaj sa nedeformuje rovnomerným poklesom, ale väčšími či menšími poklesmi v jednotlivých úsekoch. Na koľaji č. 2 bola z tohto dôvodu postupne znižovaná traťová rýchlosť a znamená trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti (TOTR) zo $v = 100$ km/h na 70 km/h. Zároveň je v úseku nevyhovujúci stav súčastí železničného zvršku, opotrebované koľajnice, deformované zvary, poškodené podvaly a nedostatočná držobnosť upevňovadiel. Od 2.9. 2016 je z dôvodu opotrebovanosti súčastí železničného zvršku a nevyhovujúceho stavu geometrickej polohy trate (GPK) zavedené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti (POTR) a to na koľaji č. 1 $v = 50$ km/hod od km 22,000 do km 24,000 a na koľaji č. 2 $v = 50$ km/h od km 18,200 do km 27,700.

Navrhovaná zmena činnosti odstráni tento nevyhovujúci stav. Na základe posúdenia vplyv na životné prostredie konštatujeme, že navrhovaná zmena činnosti je pre dotknuté územie environmentálne prijateľná. Oproti nulovému variantu neboli zistené významné nepriaznivé vplyvy na životné prostredie naopak okrem odstránenia nevyhovujúceho stavu trate sa rekonštrukciou koľaje a vybudovaním protihlukových stien výrazne zníži vplyv hluku a vibrácií na existujúcu obytnú zástavbu. Na základe celkového posúdenia bol vyhodnotený navrhovaný variant ako jednoznačne výhodnejší oproti nulovému variantu.

Vplyvy navrhovanej zmeny činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

Navrhovaná zmena činnosti je v súlade s územnými plánmi príslušných obcí.

Povoľujúci orgán bude Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad.

Druh požadovaného povolenia podľa osobitných predpisov:

- stavebné povolenie vydávané špeciálnym stavebným úradom podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov,

Oznámenie o zmene činnosti je po formálnej aj obsahovej stránke spracované v zmysle prílohy č. 8a zákona o posudzovaní.

V rámci zisťovacieho konania OÚ Trebišov, OSŽP oznámil dňa 20.04.2021 začatie zisťovacieho konania a doručil oznámenie o zmene činnosti podľa § 29 ods. 6 zákona o posudzovaní na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu,

dotknutým orgánom, povolujúcemu orgánu, navrhovateľovi, dotknutým obciam a zverejnil ho spolu s oznámením o predložení oznámenia o zmene navrhovanej činnosti na úradnej tabuli úradu a na webovom sídle úradu (od 20.04.2021 do 14.05.2021) a v informačnom systéme EIA/SEA (od 20.04.2021):

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/velky-hores-streda-nad-bodrogom-rk-kol-c-1-2>

OU Trebišov, OSŽP doručili svoje písomné stanoviská k oznámeniu o zmene činnosti v rámci zisťovacieho konania tieto subjekty:

1. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie pod č. OU-TV-OSZP-2

021/005118-006 zo dňa 19.05.2021:

- Úsek odpadového hospodárstva – Bez pripomienok.

- Úsek štátnej vodnej správy – Bez pripomienok

- Úsek ochrany ovzdušia – Bez pripomienok,

- Úsek ochrany prírody a krajiny – Odborné stanovisko k predmetnej veci zaslala listom č. CHKOLA/130-003 zo dňa 17.05.2021 Štátna ochrana prírody, Správa CHKO Latorica. Rekonštrukcia trate je navrhovaná v CHVÚ Medzibodrožie, kde platí 1. stupeň územnej ochrany a obmedzenia vyplývajúce z Vyhlášky MŽP SR č. 26/2008 Z. z., ktorou bolo vyhlásené CHVÚ

Medzibodrožie. Časť trate zasahuje aj do CHKO Latorica, kde platí 2. stupeň územnej ochrany.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti je vypracované podľa Prílohy 8a zákona o posudzovaní vplyvov. Vyhodnotenie vplyvov na záujmy ochrany prírody je len všeobecné. Niektoré informácie uvedené v opise činnosti a jej vplyvoch na záujmy ochrany prírody si navzájom odporujú. Napríklad v kapitole Vplyvy na krajinu (str. 9) sa uvádza: „Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu žiadnych stromov a nedochádza k likvidácii žiadneho ekosystému, či biotopu“. Na tej istej strane, v kapitole Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy sa naopak uvádza nasledovne: „Najvýznamnejším vplyvom na flóru a faunu bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby...“

ŠOP SR Správa CHKO Latorica považuje za pravdepodobné, že počas rekonštrukčných prác dôjde k zvýšeniu vyrušovaniu druhov žijúcich v dotknutom území a plánovaným výrubom drevín dôjde k likvidácii ich potravných či úkrytových možností, napriek uvedenému konštatuje, že Rekonštrukcia trate Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom RK kol. č. 1, 2 je z pohľadu záujmov ochrany prijateľná a nepožaduje pokračovať v procese posudzovania vplyvov. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie po preštudovaní predloženého zámeru a po zohľadnení stanoviska ŠOP SR Správy CHKO Latorica č. CHKOLA/130-003 zo dňa 17.05.2021 dospel k záveru, že vyššie uvedená zmena činnosti Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom RK kol. č. 1, je akceptovateľná z pohľadu záujmov ochrany prírody a krajiny za dodržania podmienky, že v prípade zmiernujúcich opatrení týkajúcich sa časového obmedzenia výrubu drevín, ako aj jeho rozsahu, či prípadnej etapizácie, je potrebné konkretizovať po konzultácii so ŠOP SR Správou CHKO Latorica.

Osobitné predpisy, ako aj ustanovenia zákona NR SR č. 543/2003 Z.z. o ochrane prírody a krajiny ostávajú vydaním súhlasu nedotknuté.

Podľa § 9 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, je orgán verejnej správy príslušný na konanie vo veci viazaný obsahom záväzného stanoviska.

(Vyhodnotenie - Pripomienka bola zapracovaná do podmienok rozhodnutia, ktoré bude treba zohľadniť pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby pre povolujúce konanie a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.)

2. Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií pod č. OU-TV-OCDPK-002 zo dňa 06.05.2021: - Bez pripomienok.

3. Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja pod č. OU-KE-OSZP1-2021/018245-002 zo dňa 23.04.2020 - postúpilo podanie Ministerstvu životného prostredia SR, sekcii ochrany prírody ako príslušnému úradu. Podľa § 65 ods.1 písm. r) zákona je ministerstvo ŽP dotknutým orgánom v konaní podľa osobitného predpisu(37f) a vydáva záväzné stanovisko podľa § 9 ods. 1 písm. w) ak sa konanie týka plánu alebo projektu, ktorý môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územie európskej sústavy chránených území a vydáva stanovisko podľa osobitného predpisu,98aa).

4. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny pod č. 8488/2021-6.3 zo dňa 11.05.2021 - Predložená činnosť je navrhovaná v chránenom území európskej sústavy Natura 2000 CHVÚ Medzibodrožie (SKCHVU015), kde platí 1. stupeň ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. Časť trate zasahuje aj do CHKO Latorica (2. stupeň ochrany). Po vyhodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté chránené územia nepredpokladáme významné negatívne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Za prípadné mierne negatívne

vplyvy možno považovať za zvýšenie vyrušovania druhov živočíchov žijúcich v dotknutom a území a z dôvodu výrubu drevín i likvidáciu ich potravných či úkrytových možností.

Na základe uvedeného považujeme predloženú zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny za prijateľnú a nepožadujeme pokračovať v posudzovaní vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Zmierňujúce opatrenie týkajúce sa časového obmedzenia výrubu drevín, jeho rozsahu a etapizácie požadujeme v ďalšom povoloňovacom procese konzultovať so ŠOP SR, Správou CHKO Latorica.

(Vyhodnotenie - Pripomienka bola zapracovaná do podmienok rozhodnutia, ktoré bude treba zohľadniť pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby pre povoloňujúce konanie a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.)

5. Obec Strážne pod č. 467/2020 zo dňa 30.04.2021 – Bez pripomienok. Obec Strážne na základe Vášho listu zo dňa 20.04.2021, ako dotknutá obec, týmto potvrdzuje, že informovala verejnosť, kde a kedy môže nahliadnuť do oznámenia o zmene navrhovanej činnosti. Potrebné informácie o webovom sídle (kde je dokument zverejnený) je vyvesený na úradnej tabuli od 23.04.2021.

Obec Strážne pod č. 480/2020 zo dňa 17.5.2021 - oznámenie bolo zverejnené na úradnej tabuli od 23.04.2021 do 14.05.2021. Občania našej obce nemali žiadne pripomienky k zmene navrhovanej činnosti.

6. Obec Streda nad Bodrogom pod č. 243/2021 zo dňa 27.04.2021 - Bez pripomienok. Zároveň Vám oznamujeme, že tento dokument bol zverejnený na úradnej tabuli obce ako aj na webovej stránke obce a verejnosti prístupný od 27.04.2021 do 14.05.2021. Dňa 17.05.2021 Obec Streda nad Bodrogom elektronicky oznámila, že zo strany občanov neboli podané žiadne pripomienky, námietky ani stanoviská.

7. Obec Veľký Horeš pod č. 153/2021-001 zo dňa 07.05.2021 - Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vyvesené na úradnej tabuli obce a na elektrickej úradnej tabuli obce od 23.04.2021 do 06.05.2021. Zo strany verejnosti neboli doručené žiadne pripomienky.

8. Obec Somotor pod č. 106/2021-002 zo dňa 10.05.2021 - Bez pripomienok. Oznámenie bolo zverejnené na webovom sídle obce a na úradnej tabuli obce v období od 23.04.2021 do 7.5.2021. Pripomienky zo strany občanov neboli.

Zo strany verejnosti neboli doručené žiadne pripomienky.

Povoloňujúci orgán, rezortný orgán a dotknuté orgány, ktoré v zákonom stanovenej lehote nezaslali svoje písomné stanovisko, podľa § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní sa ich stanovisko považuje za súhlasné.

Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie listom pod č. OU-TV-OSZP-2021/000017-010 zo dňa 27.04.2021 upovedomil účastníkov konania o predĺžení lehoty na vydanie rozhodnutia zo zisťovacieho konania.

Listom pod č. OU-TV-OSZP-2021/000017-026 zo dňa 19.05.2021 oboznámil príslušný orgán účastníkov konania a zúčastnené osoby s podkladmi rozhodnutia a doplňujúcimi informáciami ako aj stanoviskami doručenými k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a dal im možnosť v súlade s § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v platnom znení vyjadriť sa pred vydaním predmetného rozhodnutia k jeho podkladom a spôsobu jeho zistenia.

K predmetnému upovedomeniu neboli doručené žiadne stanoviská.

OÚ Trebišov, OSŽP, v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú zmenu činnosti z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochranu poskytovanú podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, súladu s územno-plánovacou dokumentáciou a úrovne spracovania oznámenia o zmene činnosti. Prihliadal pritom na stanoviská doručené k oznámeniu o zmene činnosti od dotknutých subjektov.

Predpokladané vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie sú v oznámení o zmene činnosti uvedené a sú prijaté adekvátne opatrenia na minimalizovanie vplyvov. Do výroku rozhodnutia boli zapracované podmienky, ktoré vyplývajú z jednotlivých pripomienok a podmienok dotknutých subjektov vrátane verejnosti po ich vyhodnotení.

Pri posudzovaní použil OÚ Trebišov, OSŽP aj kritériá pre rozhodovanie podľa Prílohy č. 10 k zákonu o posudzovaní.

OÚ Trebišov, OSŽP na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene činnosti, vyjadrení dotknutých subjektov, zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľov podľa zákona o posudzovaní rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a na úradnej tabuli obce.

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 Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek posudzovania vplyvov na životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa §24 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 sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia príslušným orgánom podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Rozdeľovník pre Okresný úrad Trebišov:

1. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. Mieru 804/1, 075 01 Trebišov (OO, OH, OPaK, ŠVS)
2. Okresný úrad Trebišov, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M.R.Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov

Rozdeľovník pre Okresný úrad Košice:

1. Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Komenského 52, 041 26 Košice
2. Okresný úrad Košice, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 040 01 Košice

Rozdeľovník pre Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava (rezortný orgán)
2. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad, Odd.Košice - Východ, Štefánikova 60, Košice (povoľujúci orgán)
3. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Košice, Štefánikova 50/A, 040 00 Košice (dotknutý orgán)

Rozdeľovník pre Ministerstvo životného prostredia SR:

1. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor ochrany prírody a krajiny, Námestie L. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ing. Stanislav Bogdányi
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Suffix: 10281

Doručuje sa

EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Slovenská republika
Obec Veľký Horeš, Družstevná 333/2, 076 52 Veľký Horeš, Slovenská republika

Obec Strážne, Ružová 157/21, 076 52 Strážne, Slovenská republika
Obec Somotor, Obchodná 39/7, 076 35 Somotor, Slovenská republika
Obec Streda nad Bodrogom (OVM), Hlavná 391, 076 31 Streda nad Bodrogom, Slovenská republika

Na vedomie

Okresný úrad Trebišov, M. R. Štefánika 1161/184, 075 26 Trebišov 1

Okresný úrad Košice, Komenského 0/52, 041 26 Košice 1

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, Námestie L. Štúra 1, 812 35 Bratislava 1

Košický samosprávny kraj, Nám. Maratónu Mieru 1, 040 01 Košice-Staré Mesto

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trebišove, T. G. Masaryka, 075 01 Trebišov 1