

Číslo spisu

OU-TN-OSZP3-2023/003996-037

Trenčín

24. 03. 2023



Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania

Popis konania / Účastníci konania

Rozhodnutie zo zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Žilina, Martina Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
Mesto Trenčín, Mierové nám. 2, 911 01 Trenčín

Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, 851 02 Bratislava

Výrok

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie – oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 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, vydáva podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (správny poriadok), na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“, ktoré predložil navrhovateľ činnosti: Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Žilina, Martina Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, IČO: 00003328 po vykonaní zisťovacieho konania podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov toto rozhodnutie:

Navrhovaná zmena činnosti „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“, umiestnená v Trenčianskom kraji, v okrese Trenčín, v meste Trenčín, trvalý záber: k.ú. Trenčín KN-C: 100/9; 104/1; 104/2; 104/3; 105/5; 188; 189/3; 193/4; 211; 238/1; 238/2; 1662/36; 1662/37; 1662/38; 1662/39; 1662/46; 1662/48; 1662/49; 1662/50; 1662/51; 3227/2; 3227/22; 3227/23; 3227/24; 3227/35; 3228/3; 3229/1; 3235/1; 3236/2; 3483/1; 3483/137; 3484/2; 3484/103; 3484/105; 3484/143; 3484/145, k.ú. Zlatovce KN-C: 414/1; 503/1; 504; 506/3; 513/1

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.

V súlade s § 29 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa určujú nasledujúce podmienky pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Počas realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti je potrebné zabezpečiť, aby nebola ohrozená kvalita povrchových a podzemných vôd, dbať o ochranu vôd, zdržať sa činností, ktoré môžu negatívne ovplyvniť prirodzený režim vôd, znečistiť vody ako inak ohroziť jej kvalitu.
2. Počas búracích prác a budovania nových častí mosta je nutné zabezpečiť, aby nedošlo k padaniu vybúraného materiálu do vodného toku vhodnými opatreniami (napr. záchytné siete).
3. Pri realizácii stavby používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy a požiadavky v zmysle platnej legislatívy.
4. Počas výstavby je v inundačnom území (priestor medzi hrádzami, v ktorom bude dochádzať k výstavbe premostenia), zakázané skladovať a umiestňovať materiál, stavebný odpad a predmety, ktoré môžu zhoršiť odtok povrchových vôd alebo kvalitu vody, alebo ktoré by mohli byť počas povodne odplavené.
5. Pred začatím prác vo vodnom toku je zhotoviteľ prác povinný zabezpečiť vypracovanie a schválenie povodňového plánu zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby v zmysle zákona č.7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov v obsahu podľa vyhlášky č.261/2010 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o podrobnosti povodňových plánov a ich schvaľovania. Povodňové zabezpečovacie práce musia byť koordinované so správcom vodného toku.
6. Po ukončení stavby je potrebné koryto a pobrežné pozemky (pozemky do 10 m od brehovej čiary, resp. vzdušnej päty ochranej hrádze vodného toku), narušené počas realizácie stavby, uviesť do pôvodného stavu.
7. Z dôvodu zníženia rizika novej kontaminácie horninového prostredia znečisťujúcimi látkami počas výstavby objektov, zaistiť dobrý technický stav stavebných zariadení a mechanizmov. Toto riziko eliminovať aj dôslednou organizáciou práce a dodržiavaním bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi, pravidelnou kontrolou technického stavu stavebných mechanizmov i dopravných prostriedkov a uprednostnením ekologických mazacích olejov bez obsahu zlúčenín chlóru. Prípadný únik ropných látok, resp. iných nebezpečných látok pri výstavbe odstrániť bezodkladným použitím sorpčných prostriedkov.
8. Vypracovať plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia (Havarijný plán), v súlade s vyhláškou č.200/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd, ktorý schváli Inšpekcia životného prostredia a oboznámiť s ním pracovníkov.
9. Na zneškodnenie úniku znečisťujúcich látok do vôd a prostredia súvisiaceho s vodou vybaviť pracoviská potrebnými špeciálnymi prístrojmi a prostriedkami.
10. V ďalšom stupni PD preveriť kapacitné možnosti navrhovaných zariadení na odvedenie zrážkových vôd s cieľom zabezpečiť dostatočnú rezervu pre prípad privalových dažďov.
11. Nevytvárať skládky materiálov a stavebného odpadu v koryte toku a jeho inundačnom území, ktoré by mohli byť pri zvýšených prietokoch splavené do toku.
12. Pri realizácii stavby vyčleniť vhodné miesto pre dočasné zhromažďovanie stavebného odpadu. V ďalších stupňoch projektovej prípravy vyhodnotiť možnosť použitia materiálov zo zhodnocovaných odpadov, v prípade kladného vyhodnotenia túto možnosť uprednostniť.
13. Pri realizácii prác, pri ktorých môže dochádzať k tvorbe prašnosti, je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie prašnosti, napríklad vhodným výberom technológií a materiálov.
14. Prašné materiály skladovať v zastrešených a uzatvárateľných skladoch (objektoch).

15. V prípade zvýšenej prašnosti udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu staveniska, dopravných trás a prašných materiálov (kropenie, polievanie), ak nie sú zabezpečené iným spôsobom.
16. Na ochranu pred hlukom z pozemnej dopravy sa v lokalite ulice Kniežat'a Pribinu na novej križovatkovej vetve „B“ vybuduje priehľadná protihluková stena s odrazivým povrchom (s možnosťou použitia pohltivých panelov) alebo sa budú realizovať fasádne protihlukové opatrenia na dotknutých bytových budovách.
17. Vhodným výberom mechanizmov zabezpečiť, aby práce dlhodobo neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí a zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.
Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne mesta Trenčín a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.
18. Projektovú dokumentáciu pre územné rozhodnutie doplniť o časť, ktorá sa týka zoocenózy vodného toku a príľahlých pobrežných pozemkov.
19. Minimalizovať vstup mechanizmov do vodného toku Váh a nevstupovať mechanizmami do koryta vodného toku v období neresenia rýb (máj, jún).
20. V maximálnej možnej miere zachovať jestvujúce brehové porasty. Dreviny v tesnej blízkosti stavby ochrániť pred mechanickým poškodením.
21. Po ukončení prác na moste zabezpečiť obnovu zničených brehových porastov a náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny. Novovzniknuté svahy zahumusovať zeminou pochádzajúcou z riadne ošetrovanej skládky zemin, aby sa zamedzilo neúmyselnému zavlečeniu invázných rastlín.
22. Po realizácii je potrebné výstavbou dotknuté plochy revitalizovať a terénne nerovnosti zarovnať. Revitalizované plochy vhodne doplniť prvkami zelenej infraštruktúry.
23. Zabezpečiť mostnú konštrukciu opatreniami, ktoré zabránia kolízii s vtákmi - pri osvetlení mosta zvoliť jemné obrysovú svetlá, osvetlenie prevádzkovať aj v hmlistom počasí, aplikovať vhodné reflexné prvky a vhodné farebné prevedenie na štruktúry mosta, pri ktorých hrozia nárazy alebo zachytenie vtáctva.
24. Na všetkých plochách určených pre účel stavebných dvorov alebo plochách dočasného záberu mimo staveniska, bude nevyhnutné dodržiavať hlavné zásady technologickej disciplíny s dôrazom na ochranu životného prostredia. Táto požiadavka sa týka hlavne ochrany povrchových a podzemných vôd, ochrany porastov vo všeobecnosti, ochrany genofondových lokalít, všetkých biotopov, ochrany obyvateľstva pred hlukom a emisiami a udržiavania čistoty na súvisiacich komunikáciách.

Odôvodnenie

Slovenská správa ciest Bratislava, Investičná výstavba a správa ciest Žilina, so sídlom Martina Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, (ďalej len „navrhovateľ“) predložil Okresnému úradu Trenčín, odboru starostlivosti o životné prostredie – oddeleniu ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OU Trenčín“) podľa § 29 ods. 1 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 EIA“) dňa 04. 11. 2022 oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ (ďalej len „Oznámenie“). Oznámenie bolo vypracované spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a. s. Bratislava podľa Prílohy č. 8a k zákonu EIA v septembri 2022.

Podľa prílohy č. 8 zákona EIA patrí navrhovaná činnosť do Kapitoly 13 – Doprava a telekomunikácie, položka č. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov, časti B – zisťovacie konanie bez limitu.

Predmetom Oznámenia je modernizácia mostných objektov ev. č. 61-055 a ev. č. 61-056 na ceste I/61 v meste Trenčín v súčasnej polohe za účelom odstránenia nevyhovujúceho, veľmi zlého technického stavu cestného mosta, prostredníctvom ktorého cesta I/61 prechádza ponad rieku Váh, ochranné protipovodňové hrádze, železničnú trať

Chynorany - Trenčín, miestnu komunikáciu (ulica L. Stárka) a vetvu cesty I/61 (ulica Kniežat'a Pribinu). Cestný most cez Váh bol otvorený v roku 1956 a dnes sa nachádza vo veľmi zlom technickom stave, ktorý si vyžaduje jeho modernizáciu.

Mostný objekt ev. č. 61-055 (nadjazd „Istebník“) sa nachádza v km 124,160 cesty I/61 v k.ú. Zlatovce, počet polí 1, premost'ovaná prekážka - miestna komunikácia (ulica L. Stárka).

Mostný objekt ev. č. 61-056 sa nachádza v km 124,322 cesty I/61 v kat. územiach Trenčín a Zlatovce, počet polí 8 (hlavný most - 5 polí, nadjazd Trenčín - 3 polia), premost'ované prekážky - rieka Váh, ľavostranná protipovodňová ochranná hrádza, jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať Chynorany - Trenčín (trať ŽSR č. 130 A), vetva cesty I/61 (ulica Kniežat'a Pribinu).

Vzhľadom k záverom diagnostického prieskumu existujúcich mostných objektov ev. č. 61-055 a 61-056 na ceste I/61 je pre zabezpečenie návrhovej životnosti 100 rokov nevyhnutné zrealizovať výmenu nosnej konštrukcie a opraviť alebo vyhotoviť nové časti spodnej stavby týchto mostov. Niektoré časti mostných objektov sú už na konci životnosti. Na základe diagnostických zistení nie je možné predĺžiť životnosť objektov bez rozsiahlej komplexnej opravy, resp. modernizácie, ktorá bude zahŕňať všetky časti spodnej stavby s výmenou nosnej konštrukcie spolu so zvrškom a príslušenstvom mosta.

Na základe záverov diagnostiky na moste ev. č. 61-055 (nadjazd „Istebník“), je v rámci stavby modernizácie cestného mosta navrhnutá:

- demolácia celej pôvodnej ŽB monolitickéj nosnej konštrukcie,
- demolácia prístupových schodísk zabezpečujúcich prístup chodcom z pravostrannej hrádze na násyp cesty I/61 medzi nadjazdom „Istebník“ a mostom 61-056 časť „hlavný most“,
- úprava spodnej stavby (nové úložné prahy, nové krídla, nové prechodové oblasti...),
- celoplošná sanáciu ponechaných častí spodnej stavby,
- realizácia novej nosnej konštrukcie, mostného zvršku a príslušenstva zohľadňujúc nové výškové vedenie a priečne usporiadanie cesty na moste so zvýšením bezpečnosti premávky na ceste aj chodníkoch pre peších a cyklistov,
- realizácia prepojenia komunikácie pre cyklistov a chodcov vedených na korune hrádze, resp. pod „hlavným mostom“, s komunikáciami pre peších a cyklistov na moste.

Na základe záverov diagnostiky na moste ev. č. 61-056 časť „hlavný most“ (most cez rieku Váh) je v rámci stavby modernizácie cestného mosta navrhnutá:

- demolácia celej pôvodnej ŽB monolitickéj nosnej konštrukcie,
- demolácia driekov podpier č.7 a č.8, s možným zachovaním základu podpery č.7 v inundácii ak nebude prekážať realizácii iných objektov alebo úprav. Základ podpery č.8 sa využije pre nový driek podpery č.8,
- demolácia prístupových schodísk zabezpečujúcich prístup chodcom z ľavostrannej hrádze na chodníky na „hlavnom moste“ a nadjazde „Trenčín“, resp. na preklenovaciu dosku medzi mostami,
- úprava spodnej stavby (nové úložné prahy, nové prepojovacie múry medzi mostami, nové prechodové oblasti ...),
- realizácia novej podpery č.7 a nového drieku podpery č. 8,
- celoplošná sanácia ponechaných častí spodnej stavby,
- realizácia novej nosnej konštrukcie, mostného zvršku a príslušenstva zohľadňujúc nové výškové vedenie a priečne usporiadanie cesty na moste so zvýšením bezpečnosti premávky na ceste aj chodníkoch pre peších a cyklistov,
- realizácia prepojenia koruny ľavostrannej ochrannej hrádze s navrhovanými chodníkmi na hlavnom moste prostredníctvom schodísk.

Na základe záverov diagnostiky na moste ev. č. 61-056 časť „nadjazd Trenčín“ je v rámci stavby modernizácie cestného mosta navrhnutá:

- demolácia celej pôvodnej ŽB monolitickéj nosnej konštrukcie,
- demolácia spodnej stavby (podpery č. 9, 10, 11 a opora č.12) s možným zachovaním základov podpier, ktoré by neprekážali realizácii nových stavebných objektov alebo úprav,
- realizácia novej opory č.12 a novej podpery č.11,
- realizácia novej nosnej konštrukcie, mostného zvršku a príslušenstva zohľadňujúc nové výškové vedenie a priečne usporiadanie cesty na moste so zvýšením bezpečnosti premávky na ceste aj chodníkoch pre peších a cyklistov.

V rámci stavby modernizácie cestného mosta je uvažované so 6 mostnými objektmi:

- modernizácia existujúceho mostného objektu ev. č. 61-055 na ceste I/61,

- modernizácia existujúceho mostného objektu ev. č. 61-056 na ceste I/61,
- nový mostný objekt na križovatkovej vetve „A“ na ľavom brehu rieky Váh ,
- nový mostný objekt na križovatkovej vetve „B“ na ľavom brehu rieky Váh,
- nové lávky pre chodcov a cyklistov .

Základné údaje o navrhovaných mostných objektoch:

Most na I/61 v km 0,148 nad miestnou cestou

V rámci objektu sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-055 („nadjazd Istebník“), t.j. most nad miestnou cestou (Ľ. Stárka).

Dĺžka premostenia – 10,01 m

Dĺžka mosta – 13,56 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 13,56 m

Rozpätie mosta – 11,21 m

Most na I/61 v km 0,325 nad riekou Váh, traťou ŽSR Chynorany - Trenčín

v žkm 50,356 a vetvou I/61

V rámci objektu sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 časť „hlavný most cez Váh“, t.j. most vedúci ponad rieku Váh a ľavostrannú ochrannú hrádzu, a časť „nadjazd Trenčín“, t.j. most vedúci ponad jednokolejnú železničnú trať Chynorany - Trenčín a vetvu cesty I/61

Dĺžka premostenia – 320,06 m

Dĺžka mosta – 332,06 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 205,48 + 38,10 + 40,355 + 38,405 m (DC)

Most na križovatkovej vetve "A" v km 0,439 I/61 vpravo

V rámci objektu sa vybuduje nový most na budúcej križovatkovej vetve výhľadovej mimoúrovňovej križovatky cesty vedenej po riešenom cestnom moste (v súčasnosti sa jedná o cestu I/61, výhľadovo cestu II/507) s plánovanou preložkou cesty I/61.

Dĺžka premostenia – 62,60 m

Dĺžka mosta – 67,05 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 65,90 m

Most na križovatkovej vetve "B" v km 0,437 I/61 vľavo

V rámci objektu sa vybuduje nový most na budúcej križovatkovej vetve výhľadovej mimoúrovňovej križovatky cesty vedenej po riešenom cestnom moste (v súčasnosti sa jedná o cestu I/61, výhľadovo cestu II/507) s plánovanou preložkou cesty I/61.

Dĺžka premostenia – 110,60 m

Dĺžka mosta – 114,95 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 113,80 m

Lávka pre chodcov a cyklistov v km 0,155 I/61 vpravo

V rámci objektu sa vybuduje lávka na vetve „CB“ navrhovanej komunikácie pre chodcov a cyklistov v priestore pravostrannej ochrannej hrádzky.

Dĺžka premostenia – 13,20 m

Dĺžka mosta – 22,31 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 14,50 m

Lávka pre chodcov a cyklistov v km 0,156 I/61 vľavo

V rámci objektu sa vybuduje lávka na vetve „CA“ navrhovanej komunikácie pre chodcov a cyklistov v priestore pravostrannej ochrannej hrádzky.

Dĺžka premostenia – 8,20 m

Dĺžka mosta – 16,915 m

Dĺžka nosnej konštrukcie mosta – 9,55 m

Všetky stavebné úpravy a nové konštrukcie stavby sú navrhnuté s ohľadom zohľadnenia rozvojových aktivít mesta Trenčín, ktoré súvisia s reorganizáciou cestnej siete v centre mesta.

Cesta I/61 v riešenom území spolu s mostnými objektmi č. 61-055 a č. 61-056 neboli v minulosti posudzované v zmysle platnej legislatívy z pohľadu vplyvov na životné prostredie, hlavný cestný most cez Váh bol uvedený do prevádzky v roku 1956.

V rámci stavby „I/61 Most č. 61-055, 61-056, Trenčín“ sa neuvažuje s variantným riešením, nakoľko predmetom je modernizácia existujúcich mostných objektov ev. č. 61-055 a 61-056 na ceste I/61 v meste Trenčín v súčasnej polohe, za účelom odstránenia nevyhovujúceho veľmi zlého technického stavu cestného mosta cez rieku Váh, v súlade s územným plánom mesta Trenčín a jeho doplnkami, ktorý aj naďalej počíta s umiestnením cestného mosta cez rieku Váh v súčasnej polohe. V súlade s rozvojovými aktivitami mesta Trenčín, ktoré súvisia s reorganizáciou cestnej siete v centre mesta Trenčín, sú do modernizácie mostného objektu cez rieku Váh zahrnuté aj riešenia a konštrukcie, ktoré vytvoria predpoklad pre postupný ďalší rozvoj krajského mesta.

Navrhovaná stavba modernizácie mostného objektu cez rieku Váh je koordinovaná s ďalšími plánovanými stavbami v dotknutom území. Z tohto dôvodu sa v rámci stavby modernizácie cestného mosta uvažuje aj s vybudovaním časti križovatkových vetiev, ktoré zohľadňujú požiadavku na riešenie výhľadovej mimoúrovňovej križovatky cesty vedenej po riešenom cestnom moste (v súčasnosti sa jedná o cestu I/61, výhľadovo cestu II/507) s plánovanou preložkou cesty I/61. Navrhované riešenie budúcej výhľadovej mimoúrovňovej križovatky vyplýva zo stiesnených priestorových podmienok, ktoré sú v dotknutom území, t.j. poloha železničnej trate Chynorany - Trenčín, resp. poloha jej potrebnej súvisiacej preložky. Riešenie preložky železničnej trate je predmetom samostatnej stavby. Ďalšími limitujúcimi priestorovými faktormi je poloha existujúcej protipovodňovej ochrannej hrádze; poloha existujúcej zástavby na ulici Kniežaťa Pribinu a poloha plánovanej preložky cesty I/61, ktorej riešenie bude predmetom samostatnej stavby.

V rámci zisťovacieho konania OU Trenčín oznámil listom č. OU-TN-OSZP3-2022/039622-002 zo dňa 10. 11. 2022 začatie konania a zaslal oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 6 zákona EIA na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, povolujúcemu orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci a zverejnil spolu s oznámením o zmene a informáciou pre verejnosť prostredníctvom webového sídla ministerstva životného prostredia EIA/SEA na:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-61-most-c-61-055-056-trencin>

OU Trenčín, doručili podľa § 29 ods. 9 zákona EIA svoje písomné stanoviská k predmetnému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti tieto subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-TN-OCDPK-2022/039938-002 zo dňa 14. 11. 2022

Ako cestný správny orgán pre cesty I. triedy podľa § 3 ods. 1 písm. b) a ods. 4 písm. a) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a dotknutý orgán zmysle § 3 písm. p) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva nasledovné stanovisko:

Predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je modernizácia mostných objektov č. 61-055 a 61-056 na ceste I/61 v meste Trenčín v súčasnej polohe za účelom odstránenia nevyhovujúceho (veľmi zlého) technického stavu cestného mosta, prostredníctvom ktorého cesta I/61 prechádza ponad rieku Váh, ochranné protipovodňové hrádze, železničnú trať Chynorany - Trenčín, miestnu komunikáciu - ul. Ľ. Stárka a vetvu cesty I/61 - ul. Kniežaťa Pribinu. S oznámením o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ súhlasíme bez pripomienok.

Toto stanovisko nenahrádza rozhodnutia, stanoviská, vyjadrenia, súhlasy alebo iné opatrenia dotknutých orgánov požadované podľa osobitných predpisov.

2. Dopravný úrad, list č. 23399/2022/ROP-002/55730 zo dňa 15. 11. 2022

Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva podľa ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, oznamuje, že riešené územie sa nachádza v ochranných pásmach (ďalej len „OP“) Letiska Trenčín (ďalej len „letisko“) určené Rozhodnutím Leteckého úradu Slovenskej republiky č. 9081/313-2802-OP/2010 zo dňa 09.05.2011, z ktorého vyplývajú pre riešené územie nasledovné obmedzenia, a to:

- zákaz umiestňovať stavby, zariadenia nestavebnej povahy, používať stavebné mechanizmy a pod. nad výšku 243,0 m n.m.Bpv (výškové obmedzenie určené ochranným pásmom vnútornej vodorovnej prekážkovej roviny letiska);
- zákaz vytvárať reflexné plochy a umiestňovať nebezpečné a klamlivé svetlá, ktoré by mohli viesť k mylnej informácii pre posádky lietadiel, prípadne oslepiť posádky lietadiel alebo odvieť ich pozornosť (ochranné pásmo proti nebezpečným a klamlivým svetlám letiska);
- zákaz realizovať nové vedenia, prípojky a prekládky vedení VN a VVN formou vzdušného vedenia (ochranné pásmo s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN letiska);
- zákaz zriaďovať, prevádzkovať a používať laserové zariadenia, ktorých úroveň vyžarovania by prevyšovala hodnotu 50InW/cm², pričom žiarenie nesmie zapríčiniť vizuálne rušenie letovej posádky lietadla (ochranné pásmo proti laserovému žiareniu letiska).

Predložená zmena zámeru navrhovanej činnosti vzhľadom na svoju objektívnu skladbu a charakter stavby nenarušuje obmedzenia určené OP letiska.

Z pohľadu Dopravného úradu neexistujú vplyvy, ktoré by mali byť v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti posúdené podrobnejšie, teda také, ktoré by mali byť posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva.

3. Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-TN-OSZP2-2022/040300-002 a list č. OU-TN-OSZP2-2022/040381-002, oba zo dňa 16. 11. 2022

Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta okrajovo zasahuje do CHVO Strážovské vrchy, do ochranného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd 2. stupňa (PHO VZ Soblahovská ľavý breh rieky Váh, a zároveň je časť stavby situovaná v inundačnom území rieky Váh (priestor medzi hrádzami). Tieto skutočnosti predstavujú isté obmedzenia vyplývajúce z rešpektovania platných legislatívnych predpisov v oblasti ochrany vôd.

Podľa § 16a ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“) ten, kto má záujem realizovať činnosť, ktorou môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, je povinný pred jej povolením požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie záväzného stanoviska. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti je preto navrhovateľ SSC povinný pred podaním návrhu na začatie konania o povolení navrhovanej činnosti (návrhu na vydanie územného rozhodnutia) postupovať podľa § 16a vodného zákona, a požiadať OÚ Trenčín, OSZP2 o vydanie záväzného stanoviska, či sa pred povolením činnosti vyžaduje výnimka.

Navrhovateľ dňa 16. 11. 2022 podal na Okresný úrad Trenčín odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja ako vecne a miestne príslušnému orgánu štátnej vodnej správy žiadosť o vydanie záväzného stanoviska podľa § 16a ods. 1 vodného zákona. OÚ Trenčín požiadal v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona listom č. OU-TN-OSZP2-2022/040381-002 zo dňa 16. 11. 2022 poverenú osobu - Výskumný ústav vodného hospodárstva, so sídlom Nábr. arm. gen. L. Svobodu Bratislava o vydanie záväzného stanoviska, predmetom ktorého bude určenie, či pri realizácii navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055 a 61-056 Trenčín“ môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov dotknutých vodných útvarov. Odborné stanovisko poverenej osoby je nevyhnutným podkladom pre vydanie záväzného stanoviska podľa 16a ods. 1 vodného zákona.

4. Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany ovzdušia, list č. OU-TN-OSZP3/2022/039970-002 zo dňa 21. 11. 2022

Na predmetnú stavbu bola spracovaná rozptylová štúdia Ing. Alexandrom Krokkerom, PhD., v januári 2022, z ktorej vyplýva, že sledované prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzén) produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam prekračované. Výpočet bol vykonaný na základe prognózy dopravného zaťaženia, pre rok 2019 a výhľadové stavy roku 2040.

Z hľadiska ochrany ovzdušia predmetná zmena nepodlieha súhlasu orgánu ochrany ovzdušia.

Predmetnú zmenu navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055,056 Trenčín“ nepožadujeme posudzovať podľa zákona EIA.

5. Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna vodná správa, list č. OU-TN-OSZP3/2022/041038-002 zo dňa 23. 11. 2022

Predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je modernizácia mostných objektov č. 61-055 a 61-056 na ceste č. I/61 v meste Trenčín v súčasnej polohe za účelom odstránenia nevyhovujúceho technického stavu cestného mosta ponad rieku Váh. Cestný most je v prevádzke od roku 1956. Modernizácia si vyžiada demoláciu hlavného mosta a

následné vybudovanie spodnej stavby. Stavebné práce si vyžadujú aj úpravu dotknutých úsekov hrádzí, brehov a koryta rieky Váh. Pri búraní hlavného mosta bude potrebné vytvoriť v koryte vodného toku poloostrovy navezením vhodného materiálu. Po ukončení demolačných prác bude nasledovať odstránenie poloostrovov a prečistenie koryta. Realizácia si vyžiada aj nové pripojenia na cestu I/61, úpravy vodovodných a kanalizačných potrubí v blízkosti stavby. Časť prác bude realizovaná v inundačnom území, časť v ochrannom pásme 2.stupňa vodárenského zdroja Trenčín- Soblahovská cesta.

V predloženej dokumentácii sú zahrnuté opatrenia, ktoré bude potrebné rešpektovať počas výstavby – zákaz skladovania materiálu v inundačnom území, vypracovanie povodňového plánu.

Pre dočasné odvádzanie zrážkových vôd z povrchu križovatky na navrhovanom moste SO202 do podzemných vôd do priehlbne bol vypracovaný hydrogeologický posudok, z ktorého vyplýva, že takéto riešenie neovplyvní kvalitu podzemnej vody vodárenského zdroja.

Realizácia stavby ovplyvní fyzikálne vlastnosti útvaru povrchovej vody – rieky Váh, čím môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov. Z uvedeného dôvodu je potrebné postupovať podľa § 16a vodného zákona.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie z hľadiska štátnej vodnej správy nepožaduje posudzovať predložený zámer podľa zákona EIA.

Vyjadrenie OÚ Trenčín

Opatrenia z hľadiska ochrany vôd uviedol OU Trenčín vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia. Posúdenie činnosti v zmysle ustanovení § 16a vodného zákona v súčasnosti prebieha. OÚ Trenčín požiadal v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona listom č. OU-TN-OSZP2-2022/040381-002 zo dňa 16. 11. 2022 poverenú osobu - Výskumný ústav vodného hospodárstva, so sídlom Nábr. arm. gen. L. Svobodu Bratislava o vydanie záväzného stanoviska, predmetom ktorého bude určenie, či pri realizácii navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055 a 61-056 Trenčín“ môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov dotknutých vodných útvarov. Odborné stanovisko poverenej osoby je nevyhnutným podkladom pre vydanie záväzného stanoviska podľa 16a ods. 1 vodného zákona. Ďalší postup bude realizovaný v zmysle príslušných ustanovení vodného zákona.

6. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, odbor cestnej infraštruktúry, list č. 11426/2022/SCDPK/114831 zo dňa 11. 11. 2022

Predmetná zmena navrhovanej činnosti je situovaná v Trenčianskom kraji, v okrese Trenčín, v k. ú. mesta Trenčín. Účelom navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostných objektov na ceste I/61 id. č. M1864 a č. M6211 z dôvodu ich nevyhovujúceho stavebnotechnického stavu, ktorý bol na základe vykonanej diagnostiky vyhodnotený ako veľmi zlý – stupeň VI.

Rekonštrukcia oboch mostných objektov zahŕňa demoláciu pôvodných železobetónových monolitických nosných konštrukcií, úpravu spodnej stavby (nové úložné prahy, nové krídla, nové prechodové oblasti, a pod.) a celoplošnú sanáciu ponechaných častí spodnej stavby. V rámci rekonštrukcie dôjde aj k rekonštrukcii príslušného úseku cesty I/61 v celkovej dĺžke 320 m.

Vzhľadom na to, že zmena navrhovanej činnosti bude mať málo významný vplyv na životné prostredie počas výstavby a realizáciou dôjde k skvalitneniu životného prostredia, ministerstvo požaduje ukončiť proces posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti podľa zákona EIA po uskutočnení zisťovacieho konania.

7. Železnice Slovenskej republiky, GR, odbor expertízy (ďalej len „ŽSR“) list č. 37216/2022/O230-2 zo dňa 24. 11. 2022

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti ŽSR vo svojom stanovisku oznamuje, že nakoľko zmena navrhovanej činnosti úzko súvisí so stavbou „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“ (ďalej len „preložka“), nie je možné vydať stanovisko, pokiaľ nebude na ŽSR predložená projektová dokumentácia „preložky“. Na základe uvedeného oznamuje, že so zmenou navrhovanej činnosti nesúhlasí. Žiada predložiť projektovú dokumentáciu „preložky“ na posúdenie dotknutým zložkám ŽSR. Až po posúdení projektovej dokumentácie „preložky“ vydá ŽSR kladné stanovisko k zmene navrhovanej činnosti. So zmenou navrhovanej činnosti nesúhlasí aj z dôvodu, že je potrebné posúdiť vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie kumulatívne.

Vyjadrenie OU Trenčín

Na základe vykonaných konzultácií zo dňa 01. 12. 2022 za prítomnosti riaditeľa odboru expertízy ŽSR bolo dohodnuté, že v súvislosti s preložkou železničnej trate Chynorany – Trenčín bude doplnená kapitola, ktorej predmetom bude posúdenie kumulatívnych vplyvov. Doplnujúce informácie ohľadom kumulatívnych vplyvov v súvislosti s preložkou Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína boli doručené navrhovateľom na OU Trenčín dňa 13. 12. 2022 a odoslané na opätovné stanovisko na ŽSR.

Na základe uvedeného bolo OU Trenčín doručené od ŽSR listom číslo 37216/2022/O230-5 zo dňa 19. 12. 2022 nové stanovisko, v ktorom ŽSR oznamuje, že po preštudovaní doplnujúcich informácií navrhovateľa súhlasí so zmenou navrhovanej činnosti.

V stanovisku ďalej ŽSR uvádza, že je nevyhnutné skoordinať realizáciu navrhovanej činnosti s realizáciou stavby „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“, to znamená že činnosť je možné realizovať až po realizácii vyššie uvedenej preložky.

Upozorňuje, že navrhovaná činnosť je umiestnená v k. ú. Trenčín v ochrannom pásme železničnej dráhy, preto je potrebné realizáciu a prevádzku plánovanej činnosti navrhnuť tak, aby neohrozovala, neobmedzovala bezpečnosť ani žiadnym iným spôsobom neovplyvňovala prevádzku ŽSR.

Zároveň upozorňuje na negatívne vplyvy bežnej železničnej prevádzky (hluk, vibrácie, prašnosť, vplyv prevádzky trakcie), ktoré je potrebné zväžiť a navrhnuť opatrenia na zamedzenie negatívnych vplyvov na objekt a jeho súčasti. Pri navrhovaní týchto opatrení je potrebné vychádzať z maximálnej prevádzkovej kapacity železničnej trate. Náklady na realizáciu týchto opatrení hradí investor navrhovanej výstavby, a to aj v prípade, že predmetné opatrenia budú musieť byť vykonané priamo na zariadeniach železničnej trate.

Upozorňuje, že po realizácii stavby v uvedenom území jej vlastníci nebudú môcť voči prevádzkovateľovi železničnej trate uplatňovať akékoľvek požiadavky na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky, a to ani v prípade, že pred navrhovanou výstavbou nebolo potrebné v zmysle projektovej dokumentácie realizovať takéto opatrenia, pretože negatívne vplyvy železničnej dopravy v čase realizácie predmetnej navrhovanej výstavby boli známe.

K opätovnému stanovisku ŽSR v súvislosti s koordináciou navrhovanej činnosti a realizácie stavby „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“, a tvrdením ŽSR, že činnosť je možné realizovať až po realizácii preložky tejto trate, bolo doručené OU Trenčín dňa 21. decembra 2022 stanovisko od projektanta pozemných komunikácií Dopravoprojektu a.s. Bratislava Ing. Ladislava Fila, v ktorom uviedol, že koordinácia obidvoch stavieb je samozrejme nevyhnutná, a to nielen počas prípravy stavieb, ale aj počas realizácie obidvoch stavieb. Ďalej uviedol, že nie je však možné najskôr zrealizovať preložku železničnej trate a následne začať so stavbou modernizácie cestného mosta. Stavbu modernizácie cestného mosta („I/61, most 61-055, 056 Trenčín“) a ani stavbu preložky železničnej trate nie je možné budovať samostatne, keďže potrebná poloha preložky železničnej trate musí byť a aj je vedená v polohe existujúceho piliera cestného mosta. Súčasná realizácia stavby modernizácie cestného mosta a stavby preložky železničnej trate Chynorany - Trenčín je nevyhnutnou podmienkou, keďže riešený cestný most vrátane časti križovatkových vetiev výhľadovej križovatky s preložkou cesty I/61 nie je vzhľadom k stiesneným priestorovým podmienkam možné umiestniť mimo polohy existujúcej železničnej trate.

Na záver projektant uviedol, že najskôr musí začať stavba modernizácie cestného mosta - musí sa odstrániť časť mosta č. 61-056 („nadjazd Trenčín“) vrátane spodnej stavby, následne bude možné (a nevyhnutné) zrealizovať preložku železničnej trate, a následne bude môcť byť realizovaná nová spodná aj vrchná stavba časti mosta č. 61-056 (časť „most križovatka“ a časť „nadjazd centrum“) v rámci stavby modernizácie cestného mosta.

8. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Povodie dolného Váhu, OZ Piešťany (ďalej len „SVP, š.p.“), list č. CS SVP OZ PN 9575/2022/2, CZ 43333/2022 zo dňa 16. 11. 2022

SVP, š. p., dáva k zmene navrhovanej činnosti nasledovné pripomienky:

Je potrebné zabezpečiť, aby počas realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nebola ohrozená kvalita povrchových a podzemných vôd, dbať o ochranu vôd, zdržať sa činností, ktoré môžu negatívne ovplyvniť prirodzený režim vôd, znečistiť vody ako inak ohroziť jej kvalitu.

Nevytvárať skládky materiálov a stavebného odpadu v koryte toku a jeho inundačnom území, ktoré by mohli byť pri zvýšených prietokoch splavené do toku.

Po ukončení stavby koryto a pobrežné pozemky vodného toku, narušené počas realizácie stavby, uviesť do pôvodného stavu. Pobrežnými pozemkami pri vodohospodársky významnom toku sú pozemky do 10 m od brehovej čiary, resp. vzdušnej päty ochrannej hrádze.

Pri spracovaní ďalších stupňov navrhovanej činnosti je za oblasť vodného hospodárstva potrebné postupovať podľa platných predpisov – vodného zákona a zákona o ochrane pred povodňami a ich vykonávacích vyhlášok. Pri prácach

zasahujúcich do horninového prostredia je potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd v zmysle vodného zákona.

Podmienky správcu toku navrhovanej činnosti budú stanovené v priebehu územného a stavebného konania.

Z hľadiska správcu vodných tokov a povodia nepožadujeme posudzovanie predloženého zámeru navrhovanej činnosti podľa zákona EIA.

Vyjadrenie OU Trenčín

Požiadavky z hľadiska ochrany vodného toku uviedol OU Trenčín vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia.

9. Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, odbor štátnej geologickej správy, list č. 4125/2022-5.3, 68953/2022 zo dňa 28. 11. 2022

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov zasiela nasledovné stanovisko:

1. Konštatujeme, že dokumentácia obsahuje dostatočné až nadštandardné informácie o horninovom prostredí a hydrogeologických pomeroch (informácie sú čerpané zo záverečnej správy Podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, vypracovaného DPP Žilina, s.r.o., v novembri 2021). Absencia informácií o ložiskách nerastných surovín je s ohľadom na umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti akceptovateľná. Rovnako dostatočne sú v dokumentácii uvedené vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie a podzemné vody.

2. Predmetné územie spadá do nízkeho radónového rizika, tak ako je to zobrazené na priloženej mape.

3. Vychádzajúc zo znenia sprievodného listu OÚ Trenčín, že oznámenie o zmene je „podľa § 29 ods. 6 písm. a) zákona o posudzovaní zasielaný ako povoľujúcemu, resp. ako rezortnému, resp. ako dotknutému orgánu“, dovoľujeme si upozorniť, že sekcia geológie a prírodných zdrojov MŽP SR nie je v tomto prípade dotknutým orgánom ani rezortným a ani povoľujúcim orgánom.

10. Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa odpadového hospodárstva, list č. OU-TN-OSZP3/2022/040668-002 zo dňa 21. 11. 2022

Pri vykonávaní činností, ktoré sú predmetom oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, dodržiavať platnú legislatívu v odpadovom hospodárstve. Zároveň odporúčame pri realizácii stavby vyčleniť vhodné miesto pre dočasné zhromažďovanie stavebného odpadu.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako dotknutý orgán vo veciach štátnej správy odpadového hospodárstva nepožaduje posudzovanie predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa ustanovení zákona EIA.

Vyjadrenie OU Trenčín

Požiadavky ohľadom nakladania so stavebnými odpadmi uviedol OU Trenčín vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia. Dodržiavanie platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve je legislatívna požiadavka, ktorú je navrhovateľ povinný dodržiavať podľa osobitných predpisov.

11. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, list č. 42450/2022/ÚVHR/121983 zo dňa 30. 11. 2022

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (ďalej len „MDV SR“) ako príslušný orgán na vydanie záväzného stanoviska k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61 -055, 056 Trenčín“, podľa § 13 ods. 2 zákona č. 355/2007 Z. z. vydáva toto záväzné stanovisko.

MDV SR v stanovisku uvádza, že podanie bolo doručené na MDV SR odstúpením z Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne dňa 18.11.2022, popisuje účel a cieľ stavby, vyjadruje sa k hodnoteným faktorom životného prostredia z hľadiska ochrany zdravia nasledovne.

Jedným z hodnotených faktorov životného prostredia je hluk z dopravy na mostnom telese, resp. na priľahlej cestnej komunikácii I/61. Identifikované boli zdroje hluku počas výstavby aj počas prevádzky.

Počas výstavby bude zdrojom hluku stavebná činnosť (stavebné mechanizmy). Ide o časovo obmedzený vplyv viazaný výhradne na obdobie samotnej výstavby. Navrhnuté sú všeobecné opatrenia na zníženie hluku počas výstavby.

Počas prevádzky bude zdrojom hluku doprava po komunikácii I/61. Nakoľko nový most bude vybudovaný na mieste pôvodného mosta, realizáciou navrhovanej činnosti nevznikne nový zdroj hluku. Pre posúdenie hluku počas prevádzky navrhovanej činnosti a návrhy protihlukových opatrení bola spracovaná Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022). Za účelom zistenia vplyvu hluku z pozemnej dopravy na obyvateľov boli stanovené posudzované hodnoty hluku pre výhľadový rok 2040, ktoré preukázali predpokladané prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach budov na Bratislavskej ulici a na ulici Kniežat'a Pribinu. Toto prekročenie hluku by nastalo aj v prípade stavu bez realizácie riešeného stavebného zámeru.

V lokalite Bratislavskej ulice vzhľadom na priestorové možnosti a rozhládové pomery v blízkosti cesty I/61 nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru. Na ochranu pred hlukom z pozemnej dopravy sa v lokalite ulice Kniežat'a Pribinu navrhuje vybudovať protihlukovú stenu na novej križovatkovej vetve „B“. PHS s výškou 3 m s dĺžkou 114 m (s pokračovaním vetvy "B" v rámci stavby "Preložka cesty I/61 - Trenčín"), navrhnúť ju ako priehľadnú s odrazivým povrchom (s možnosťou použitia pohltivých panelov). Pre prípad, že protihluková stena nebude vybudovaná, sa odporúča riešiť fasádne opatrenia na dotknutých bytových budovách.

Dokumentácia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti obsahuje závery z Hodnotenia zdravotných rizík a hodnotenia vplyvov na verejné zdravie (Ing. J.Hamza, Martin, 09/2022). V správe sa konštatuje, že plánovaná posudzovaná stavba nebude spojená s prekračujúcou emisnou záťažou vo vonkajšom životnom prostredí v kritickej obytnej zóne pri definovaných prevádzkových podmienkach. V súvislosti s hlukovou záťažou v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. posudzované objekty s trvalým výskytom obyvateľstva budú v zóne s preukázanými prejavmi prahových účinkov hluku v dennej dobe a nočnej dobe. Dlhodobé riziko zmeny kvality ovzdušia, resp. riziko príspevku v sledovanej kritickej obytnej zóne vznikajúce z imisného zaťaženia líniového zdroja je možné považovať za prijateľné a bez prekračovania dlhodobých limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia.

Autori dokumentácie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti na základe vykonaného hodnotenia zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie, vyhodnotili stavbu „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ ako pozitívne riešenie oproti stavu, ak by sa stavba nerealizovala, avšak za predpokladu, že budú vykonané navrhnuté opatrenia (výstavba PHS na vetve B v zmysle hlukovej štúdie). V zmysle uvedených záverov modernizácia cestného mosta (mostné objekty 61-055 a 61-056) a príslušných úsekov cesty I/61 na ľavom a pravom brehu rieky Váh nespôsobí zhoršenie stavu životného prostredia.

S predloženou dokumentáciou Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61 -055, 056 Trenčín“ sa súhlasí.

Vyjadrenie OU Trenčín

Navrhnuté opatrenia z hľadiska ochrany zdravia v súvislosti s hlukovou záťažou uviedol OU Trenčín vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

12. Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany prírody a krajiny, list č. OU-TN-OSZP3/2022/039905-002 TKZ zo dňa 20. 12. 2022

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, uvádza, že podľa odborného stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky, Správy Chránenej krajinskej oblasti Biele Karpaty so sídlom v Nemšovej (ďalej len „ŠOP SR“) zn. CHKOBK/556-001/2022 zo dňa 25.11.2022 sa zmena činnosti dotýka širokého územia v intraviláne mesta Trenčín a to najmä cesty I/61, mostov č. 055 a 056 a komunikácií na cestu č. 61 nadväzujúcich, ale aj pomerne významného počtu parciel v nive a koryte Váhu a parciel s nivou susediacich.

Dotknuté územie sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zákona. V okolí sa však nachádza územie európskeho významu (ÚEV) SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach, ktoré je od mostov vzdušnou čiarou vzdialené cca 900 m (činnosťou zasiahnuté parcely v ešte menšej vzdialenosti). V tomto ÚEV platí podľa zákona 4. stupeň ochrany. Predmetom ochrany sú biotopy 3270 Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidentition* p.p. a 3260 Nižinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion* a druhy boľň dravý (*Aspius aspius*), hrebenačka pásavá (*Gymnocephalus schraetzeri*), netopier veľký (*Myotis myotis*), lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), hrúz bieloplutvý (*Romanogobio albipinnatus*), plotica lesklá (*Rutilus pigus*), plž vrchovský (*Sabanejewia aurata*). Medzi činnosťami, ktoré môžu mať na predmety ochrany negatívny vplyv, aj keď sa vykonajú mimo vlastného územia ÚEV, je uvedené okrem iného „Terénne úpravy, ktorými sa podstatne mení vzhľad prostredia alebo odtokové pomery“. Okrem toho veľká

časť záujmového územia, predovšetkým zariadenie staveniska na ľavom brehu Váhu, leží v inundácii Váhu, kde je zámer v kolízii s ochranou drevín. Tieto majú okrem ekologického významu aj významnú krajinnotvornú funkciu.

V stanovisku sa uvádza, že v zámere je síce správne uvedené, že zámer nezasahuje do žiadneho ÚEV, v ďalšom texte však už chýba zmienka o činnostiach vykonávaných mimo ÚEV, ktoré naň môžu negatívne vplyvať. Potrebné je tiež uviesť, že v zámerom zasiahnutom priestore sa vyskytujú aj ďalšie druhy živočíchov európskeho významu, ide najmä o vydru riečnu (*Lutra lutra*) a bobra vodného (*Castor fiber*), ale aj viaceré druhy rýb, obojživelníkov, plazov a vtákov.

Na základe uvedených skutočností orgán ochrany prírody a krajiny žiada o dopracovanie zámeru o časť ktorá sa zaoberá chránenými živočíchmi, ichtyofaunou. Rozsah doplnenia odporúča konzultovať s odbornou organizáciou ŠOP SR, Správou CHKO Biele Karpaty so sídlom v Nemšovej. Orgán ochrany prírody vydá záväzné stanovisko po predložení doplneného zámeru.

Vyjadrenie OU Trenčín

OU Trenčín zaslal stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny spolu s prílohou navrhovateľovi. Doplnujúce informácie ku stanovisku z hľadiska ochrany prírody a krajiny boli doručené na OÚ Trenčín dňa 19. 01. 2023. Navrhovateľ sa v doplnení vyjadril k jednotlivým pripomienkam z hľadiska ochrany prírody a krajiny nasledovne: K terénnym úpravám uviedol, že v rámci navrhovanej činnosti nie sú navrhnuté také terénne úpravy, ktoré by mohli svojou podstatou ovplyvniť predmety ochrany v chránenom území siete Natura 2000 SKÚEV0397 Váh pri Zamarovciach, ktoré sa nachádza cca 900 m severne (proti prúdu vyššie) od navrhovanej činnosti. Po ukončení výstavby sa upravia plochy v inundačnom území rieky Váh na ploche trvalých, resp. dočasných záberov stavby, ktoré budú dotknuté výstavbou mosta. Po odstránení všetkých dočasných konštrukcií z inundačného územia sa upraví plocha pod mostným objektom kamennou rovnatinou z lomového kameňa (preštrkovanie, povrchová vrstva dlažbovite urovnaná). Všetky ostatné nespevnené plochy v inundačnom území v dočasnom zábere stavby sa uvedú do pôvodného stavu, t. j. vyčistia sa a následne sa zahumusujú v hrúbke min. 200 mm. K úpravám brehov a koryta vodného toku Váh umožňujúcimi jeho splavenie navrhovateľ uviedol, že v rámci modernizácie cestného mosta je navrhnutá úprava – zdvihnutie nivelety cesty I/61 v úseku na cestnom moste tak, aby požadovaný plavebný gabarit na plavebný profil pod oblúkovým mostom bol dodržaný.

K spôsobu spracovania predloženého materiálu oznámenia navrhovanej činnosti navrhovateľ uviedol, že údaje boli prevzaté z dostupných zdrojov, vypracovaných prieskumov a terénnej obhliadky v čase spracovania oznámenia. Popis fauny bol prevzatý z RÚSES okresu Trenčín. K možnému ovplyvneniu predmetu ochrany v chránenom území siete Natura 2000 SKÚEV0397 Váh pri Zamarovciach, navrhovateľ uviedol, že navrhovaná činnosť je lokalizovaná po prúde toku v dostatočnej vzdialenosti (cca 900 m južne od SKÚEV), takže nezasahuje do územia siete Natura 2000. Tvrdenie, že v rámci modernizácie cestného mosta v meste Trenčín sa nepredpokladajú také činnosti mimo EÚV, ktoré by svojou povahou mohli ovplyvniť chránené územie, vychádzalo aj z preštudovania rozhodnutí MŽP SR a Okresného úradu Trenčín (uverejnených na enviroportáli EIA/SEA) voči podobným stavbám, a to novému železničnému mostu (novostavba) postavenému v rámci modernizácie železničnej trate v Trenčíne, ktorý je situovaný oveľa bližšie ku chránenému územiu ako riešená modernizácia cestného mosta a tiež zámeru mesta Trenčín postaviť ďalší cestný most v časti Orechové, ktorého situovanie je navrhnuté v tesnej blízkosti tohto chráneného územia.

K plánovanému výrubu drevín navrhovateľ uviedol, že v rámci navrhovanej činnosti je minimalizovaný zásah do brehových porastov, v rámci dendrologického prieskumu boli vytypované dreviny, nachádzajúce sa v dočasnom zábere stavby, ktoré budú počas výstavby navrhnuté na zachovanie. Počas terénneho prieskumu bolo vytypovaných 56 ks stromov a 32 m² kríkového porastu na zachovanie.

K návrhu riešenia na posúdenie procesom EIA navrhovateľ uviedol, že navrhovaná činnosť svojim technickým riešením (modernizáciou) nepredstavuje činnosť, ktorá by mohla ovplyvniť predmety ochrany v chránenom území siete Natura 2000 SKÚEV0397 Váh pri Zamarovciach, ktoré sa nachádza cca 900 m severne (proti prúdu vyššie) od navrhovanej činnosti.

Ďalej uvádza, že ak sa pri obdobných stavbách bližšie k spomínanému chránenému územiu (novostavba železničného mosta, cestný most v časti Orechové) nepožadovalo povinné hodnotenie a svojou povahou by mali na chránené územie väčší vplyv, nie je predpoklad ani pri navrhovanej činnosti.

OU Trenčín zaslal doplňujúce informácie od navrhovateľa listom zo dňa 19. 01. 2023 orgánu ochrany prírody a krajiny na opätovné posúdenie a vydanie nového stanoviska. Na základe uvedeného bolo OU Trenčín doručené listom č. OU-TN-OSZP3-2023/003962 zo dňa 30. 01. 2023 stanovisko, v ktorom Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán ochrany prírody a krajiny uviedol skutočnosti ohľadom umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska zákona o ochrane prírody. V stanovisku opätovne uvádza, že dotknuté územie sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zákona, najbližšie chránené územie k danej lokalite je územie európskeho významu (ÚEV) SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach, ktoré je od mostov vzdušnou čiarou vzdialené cca 900 m (činnosťou zasiahnuté parcely aj v menšej vzdialenosti). V tomto ÚEV platí podľa zákona 4. stupeň ochrany a orgán ochrany prírody a krajiny uvádza biotopy a druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany tohto územia.

Orgán ochrany prírody a krajiny zmysle zákona nepožaduje činnosť posudzovať za dodržania nasledovných podmienok na zmiernenie negatívnych vplyvov:

1. Doplnenie projektovej dokumentácie o časť, ktorá sa týka zoocenózy vodných tokov, vodných plôch a pobreží.
2. Nezasahovať do vodného toku a nevstupovať mechanizmami do koryta vodného toku v období neresenia rýb (máj, jún).
3. V maximálnej možnej miere zachovať jestvujúce brehové porasty.
4. Po ukončení prác na moste, zabezpečiť obnovu zničených brehových porastov a náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny.
5. Po realizácii je potrebné výstavbou dotknuté plochy revitalizovať a terénne nerovnosti zarovnať. Revitalizované plochy vhodne doplniť prvkami zelenej infraštruktúry.
6. Zabezpečiť mostnú konštrukciu opatreniami, ktoré zabránia kolízii s vtákmi (pri osvetlení mosta zvoliť jemné obrysové svetlá, osvetlenie prevádzkovať aj v hmlistom počasí, aplikovať vhodné reflexné prvky a vhodné farebné prevedenie na štruktúry mosta pri ktorých hrozia nárazy alebo zachytenie vtáctva).

Orgán ochrany prírody nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti ďalej posudzovať aj z toho dôvodu, že podobné stavby - „Most na ostrove – Vlárka, komunikácie Mládežnícka – Vlárka - Bratislavská“ ako aj „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov“, ktoré sú umiestnené v bližšej vzdialenosti ku chránenému územiu ako predmetná stavba „I/61, most č. 61-055, 056 Trenčín“, nepodliehali posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.

OU Trenčín uviedol požiadavky z hľadiska ochrany prírody a krajiny na zmiernenie negatívnych vplyvov vo výrokovvej časti tohto rozhodnutia.

13. Mesto Trenčín, list č. MSÚTN-KPrim-UUp /2022/42363/139480/mly zo dňa 06. 12. 2022

Oznam pre verejnosť bol zverejnený spôsobom v mieste obvyklým s informáciami o predloženej zámere, ako aj možnosti podania písomnej pripomienky, a to na úradnej a elektronickej tabuli mesta, v príslušnom čase podľa oznámenia, v lehote od 11. 11. 2022 – 28. 11. 2022. V tejto lehote nebola mestu Trenčín doručená žiadna pripomienka zo strany verejnosti.

V rámci lehoty sa následne uskutočnilo pracovné rokovanie – konzultácie, k predloženému zámeru, na základe doručených stanovísk zo strany dotknutých orgánov, a to dňa 01. 12. 2022. Na pracovnom rokovaní bol zo strany mesta deklarovaný súlad s platným ÚPN mesta Trenčín, v znení zmien a doplnkov, vrátane nadväzujúcej a aktuálne riešenej projektovej dokumentácie preložky železničnej trate (tzv. chynoranskej trate).

V rámci ustanovení § 23 ods. 4 zákona, mesto Trenčín ako dotknutá obec nemá námietky k navrhovanému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a investičnému zámeru – I/61 Most č. 61 – 055, 056 Trenčín, za podmienky rešpektovania ustanovení vyplývajúcich z regulatívov Závaznej časti ÚPN mesta Trenčín, v znení zmien a doplnkov. V stanovisku ďalej uvádza, že z hľadiska platného ÚPN je „I/61 Most č. 61 – 055, 056 Trenčín“ definovaný ako dopravný koridor I. triedy, zároveň je v zmysle kap. C.12.1 Verejnoprospešné stavby dopravné (kód DC), kap. C.12.1.1. Cestná komunikačná sieť a cestné stavby, verejnoprospešnou stavbou podľa § 108 ods. 3 zákona č. 50/76 Zb., v znení neskorších predpisov, a je v súlade s platným ÚPN, vrátane príslušnej kapitoly Závaznej časti – Územie s detailnejšou reguláciou.

Mesto Trenčín ako dotknutá obec súhlasí s predloženým oznámením o zmene navrhovanej činnosti a nepožaduje ďalšie posudzovanie.

14. Dotknutá verejnosť podľa § 24 zákona EIA

Združenie domových samospráv, so sídlom Rovniankova 14, Bratislava (ďalej len „ZDS“), vyjadrenie zo dňa 21. 11. 2022

Vo vyjadrení k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti ZDS navrhuje most zrekonštruovať tak, aby umožňoval usporiadanie 4 jazdných pruhov (po dva v každom smere) tak, aby sa výhľadovo už počítalo s navýšením kapacity tohto cestného ťahu. Ďalej sa vyjadruje k súčasnej organizácii dopravy a vyjadruje názor, že túto je možné realizovať tak, že k zmene z 1/1 na 2/2 jazdné pruhy dôjde v mieste križovania s vetvou mimoúrovňovej križovatky s ul. Ľudovíta Starka, pričom smerové vedenie na strane Trenčína umožňuje rozdeliť jazdné pruhy tak, že jeden bude pokračovať existujúcim ramenom k Rozmarínovej ulici a druhý smerom do centra; smer z centra bude obsahovať dva jazdné pruhy tak, že sa v nebudú zlučovať do jedného tak, ako je tomu dnes.

Vyjadruje názor, že uvedený most ako aj nadväzná križovania sú neuralgický bod trenčianskej dopravy a bez ich preriešenia nedôjde k zlepšeniu dopravnej situácie a teda ani k zlepšeniu životného prostredia.

V ďalších pripomienkach uvádza požiadavky v súvislosti s používaním materiálov zo zhodnocovaných odpadov, recyklátov (najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby), spracovaním projektovej dokumentácie s ohľadom na nakladanie s vodami a klimatické zmeny a zapracovanie opatrení v oblasti životného prostredia. Ďalšie požiadavky sa týkajú vegetačných úprav nezastavaných plôch (sadové a parkové úpravy) s poukázaním na § 14 Cestného zákona, použitia vodopriepustných asfaltov a betónov s prímiesou recyklovaných plastov na konštrukciu ciest, vypracovania projektu dekonštrukcie projektu po jeho dožití a preukázania možnosti zhodnotenia a recyklácie jeho jednotlivých súčastí.

V súvislosti s prevenciou proti vandalizmu na mostných objektoch a podporou umenia navrhuje mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako graffiti alebo kocky LEGO. Uvádza, že maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi. Poukazuje na konkrétne rozhodnutia okresných úradov, ktoré primeraným spôsobom akceptovali návrh ZDS a žiada určiť obdobnú podmienku revitalizácie zelene ako aj sadových úprav cestnej zelene.

Ďalej vo svojom vyjadrení ZDS upozorňuje na dodržiavanie Aahurského dohovoru v súvislosti s prístupom k informáciám a účasťou verejnosti a žiada v odôvodnení rozhodnutia uviesť, akým konkrétnym spôsobom bolo toto naplnené v predmetnom konaní.

S poukázaním na § 63 zákona EIA žiada príslušný orgán, aby zvolal ústne pojednávanie za účelom vykonania konzultácie so všetkými orgánmi a verejnosťou podľa tohto ustanovenia, výsledok konzultácie žiada uviesť v odôvodnení vydaného rozhodnutia.

K požiadavke ZDS na vykonanie konzultácií OU Trenčín uvádza, že tieto sa uskutočnili dňa 01. 12. 2022 na Okresnom úrade Trenčín. Vykonania konzultácií sa zúčastnili navrhovateľ, spracovateľ zámeru, projektant, zástupcovia ŽSR GR Bratislava, zástupcovia mesta Trenčín, pracovníci OU Trenčín. ZDS sa konzultácii nezúčastnilo. Na základe konzultácií boli dohodnuté, že bude doplnená kapitola „kumulatívne vplyvy“ v súvislosti s preložkou železničnej trate Chynorany – Trenčín.

Vyjadrenie OU Trenčín k stanovisku ZDS je uvedené v ďalšej časti odôvodnenia tohto rozhodnutia.

OU Trenčín upovedomil listom č. OU-TN-OSZP3-2023/003996-032 zo dňa 07. 02. 2023 o podkladoch rozhodnutia (stanoviská povolujujúceho orgánu, rezortného orgánu, dotknutých orgánov, dotknutej obce, doplňujúce informácie) a podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku oznámil, že účastníci konania a zúčastnené osoby majú možnosť sa pred vydaním rozhodnutia vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie v stanovenom termíne od doručenia upovedomenia. Podklady rozhodnutia zároveň zverejnil na:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/i-61-most-c-61-055-056-trencin>

K podkladom rozhodnutia bolo dňa 13. 02. 2023 doručené OÚ Trenčín vyjadrenie od ZDS.

ZDS uviedlo vo vyjadrení, že dopravno-kapacitné posúdenie (a z neho vyplývajúci odhad koncentrácie pevných častíc) je obsolentný, je potrebné zabezpečiť aktualizáciu vyplývajúcu zo súčasnej situácie.

Ďalej uviedlo potrebu zabezpečenia posúdenia vplyvov na vody podľa smernice o vodách v súvislosti s povolením projektu a rozhodnutím EIA.

Na základe odborného stanoviska ŠOP SR, podľa ktorého je nedostatočne vyhodnotený vplyv na blízke územie európskeho významu SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach žiada ZDS zabezpečenie primeraného posúdenia vplyvov na toto chránené územie, ktoré navrhovateľ spracuje v spolupráci so ŠOP.

V ďalšej časti sa vyjadruje ZDS k doplňujúcej informácii od navrhovateľa k vyjadreniu ZDS zo dňa 21. 11. 2022 s tým, že trvá na širkovom usporiadaní umožňujúcom organizáciu dopravy v „štvorpruhu“, t.j. dvoch priebežných jazdných pruhoch v každom smere.

V tejto časti ZDS zároveň uvádza, že cit. „podľa magistrátu mesta Trenčín „reorganizácia dopravy“ je nedostatočná z hľadiska zabezpečenia plynulosti a dostatočnej kapacity presahujúce životnosť územného plánu aj ostatných strategických dokumentov“.

Ďalej ZDS žiada doplniť použitie recyklovaných materiálov v stavbe, revitalizáciu brehov v spolupráci so správcom vodného toku, prehodnotenie vegetačných úprav z hľadiska vodných záujmov, vyhodnotenie vplyvov dekonštrukcie projektu.

Podľa ZDS je požiadavka na priepustné asfalty a betóny v súlade s platnými právnymi predpismi ako aj požiadavkami TP, vyhodnotenie navrhovateľom je vecne nesprávne a preto nedostatočné.

V súvislosti s pripomienkou na estetické dotvorenie mostu maľbami ZDS uvádza, že táto je odôvodnená, dostatočne konkrétna a je zrejmé, čo sa ňou sleduje. Podľa ZDS skutočnosť, že most je technickou stavbou dopravnej infraštruktúry, nerobí požiadavku bezpredmetnou. Toto je nedostatočne a vecne nesprávne vyhodnotenú.

ZDS trvá na pripomienkach uvedených v pôvodnom stanovisku v plnom rozsahu a žiada, aby boli uložené ako podmienky rozhodnutia všetky opatrenia, ktoré v stanovisku uviedlo a navrhlo, pričom ich akceptácia alebo neakceptácia bude zdôvodnená podľa § 20a písm. a) zákona EIA.

Na záver vyjadrenia ZDS uvádza, že z doplňujúcich podkladov projektanta k opätovnému stanovisku ŽSR vyplýva, že je potrebné rekonštrukciu cestného mosta a železnice chápať ako združenú investíciu a spoločnú činnosť (spoločný pilier), kde sa predpokladá veľmi úzka súčinnosť a koordinácia medzi dvomi hlavnými aktérmi dopravnej infraštruktúry (SSC a ŽSR). Preto je potrebné rozhodnúť o spoločnom hodnotení vplyvov na životné prostredie tak, aby sa posúdili všetky synergické a kumulatívne vplyvy na životné prostredie a to v rôznych časových horizontoch s prihliadnutím na dvoch rôznych navrhovateľov.

Vzhľadom na uvedené požaduje ZDS ďalšie hodnotenie vplyvov na životné prostredie, pričom nedostatky uvedené vo vyjadrení ZDS k podkladom rozhodnutia budú určené ako osobitné podmienky rozsahu hodnotenia a navrhovateľ v správe o hodnotení navrhne ich riešenie.

OU Trenčín požiadal navrhovateľa listom č. OU-TN-OSZP3-2022/039622-010 zo dňa 22. 11. 2022 podľa § 29 ods. 10 zákona EIA o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanoviska od dotknutej verejnosti ZDS zo dňa 21. 11. 2022 a listom č. OU-TN-OSZP3-2023/039622-034 zo dňa 14. 02. 2023 o doplňujúce informácie k vyjadreniu ZDS k podkladom rozhodnutia zo dňa 08. 02. 2023, doručeným dňa 13. 02. 2023.

Zároveň požiadal OU Trenčín aj o stanovisko mesta Trenčín k vyjadreniu ZDS k podkladom rozhodnutia zo dňa 08.02.2023 .

OU Trenčín boli dňa 01. 12. 2022 a 23. 02. 2023 doručené od navrhovateľa doplňujúce informácie, v ktorých sa vyjadril k jednotlivým pripomienkam a požiadavkám ZDS (v skrátenom znení) :

K požiadavke na rekonštrukciu mosta tak, aby umožňoval usporiadanie 4 jazdných pruhov navrhovateľ uviedol, že návrh širkového riešenia novej nosnej konštrukcie mostného objektu cez rieku Váh v rámci stavby modernizácie cestného mosta rešpektuje parametre komunikácie v zmysle územného plánu Mesta Trenčín (Zmeny a doplnky č. 4), podľa ktorého je komunikácia v celom úseku Bratislavskej ulice, vrátane úseku vedenom po riešenom moste cez rieku Váh, uvažovaná v kategórii 2-pruhovej komunikácie.

Existujúca komunikácia Bratislavskej ulice na pravom brehu rieky Váh (v k. ú. Zlatovce) je v súčasnosti 2-pruhová a vzhľadom k existujúcej zástavbe pozdĺž celého úseku tejto existujúcej cesty (v súčasnosti sa jedná o cestu I/61) nie je jej rozšírenie možné. Na ľavom brehu rieky Váh (centrum mesta Trenčín) je v súvislosti s rozvojovými aktivitami Mesta Trenčín uvažované s reorganizáciou cestnej siete. Vzhľadom ku skutočnosti, že v súčasnosti na existujúcej ceste I/61 na Hasičskej ulici v centre mesta v dopravnej špičke doprava kolabuje (čo sa následne prenáša na hlavné aj vedľajšie mestské radiály), uvažuje sa v meste Trenčín s preložkou cesty I/61, čo by malo zabezpečiť plynulý prejazd centrom mesta po nadradenej cestnej infraštruktúre a bezkolízne pripojenie zvyšných mestských dopravných radiál na túto celoštátnu dopravnú tepnu. Úpravou trasy prietahu zároveň dôjde k zlúčeniu dvoch umelých líniových bariér vedúcich centrom mesta - železnice a cesty, čo umožní ich jednoduchšie mimoúrovňové križovanie s najzraniteľnejšími účastníkmi cestnej premávky - cyklistami a chodcami. Prietah cesty I/61 v Trenčíne

je v súčasnosti vedený po Bratislavskej ulici, v centre prechádza mostom cez rieku Váh a pokračuje po Hasičskej ulici a po ulici Gen. M. R. Štefánika. Po modernizácii cestného mosta cez rieku Váh má byť cesta I/61 vedená po novom cestnom moste cez rieku Váh a následne v úseku s cestou II/507 po Električnej ulici k riešenému cestnému mostu, kde je jej pokračovanie uvažované (v rámci stavby preložky cesty I/61) popod riešený cestný most do polohy k železničnej trati za existujúcu zástavbu na ulici Kniežat'a Pribinu.

V súlade s rozvojovými aktivitami mesta Trenčín, ktoré súvisia s reorganizáciou cestnej siete v centre mesta Trenčín, sú do navrhovanej stavby modernizácie cestného mosta cez rieku Váh zahrnuté aj riešenia a konštrukcie, ktoré vytvoria predpoklad pre postupný ďalší rozvoj. Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta zohľadňuje aj požiadavku na riešenie plánovanej preložky cesty I/61 v meste Trenčín vrátane mimoúrovňovej križovatky cesty vedenej po riešenom moste (v súčasnosti sa jedná o cestu I/61, výhľadovo cestu II/507) s plánovanou preložkou cesty I/61. Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta cez rieku Váh je koordinovaná s ďalšími plánovanými stavbami v dotknutom území, ktoré so stavbou modernizácie cestného mosta cez rieku Váh bezprostredne súvisia. Jedná sa o stavbu „Preložka I/61 v meste Trenčín“ (v súčasnosti sa spracováva Štúdiá realizovateľnosti, objednávateľom dokumentácie je Slovenská správa ciest) a stavbu „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“ (je spracovaná Dokumentácia pre územné rozhodnutie, objednávateľom dokumentácie je mesto Trenčín, stavba sa musí realizovať súčasne so stavbou modernizácie cestného mosta na ceste I/61).

K požiadavke použitia materiálov zo zhodnocovaných odpadov navrhovateľ uviedol, že projektová dokumentácia je spracovaná v zmysle platných zákonov noriem a ostatnej legislatívy pre projektovanie dopravných stavieb. Konkrétne materiálové vyhodnotenie stavby bude vyhodnocované v ďalších stupňoch projektovej prípravy, použitie materiálov zo zhodnocovaných odpadov bude uprednostňované (napr. použitie stavebných inertných odpadov získaných z demolácie existujúceho mostného objektu, a to v zemnom telese cesty, prípadne ako obsypový a zásypový materiál, ak to bude v súlade s platnými technickými predpismi).

K požiadavke vegetačných úprav nezastavaných plôch (sádové a parkové úpravy) s poukázaním na § 14 cestného zákona navrhovateľ uviedol, že navrhovaná činnosť bude v maximálnej možnej miere prispôbená okolitej vegetácii a enviromentálnej diverzite. Stavba a jej objekty sú začlenené do krajiny a navrhnuté v zmysle platných zákonov noriem a ostatnej legislatívy pre projektovanie dopravných stavieb. Osadenie stavby do okolitého terénu vychádza z priestorových možností v okolí jestvujúcich objektov pri rešpektovaní vyššie uvedených technických predpisov a platnej legislatívy. Predmetom projektu bolo zlepšenie stavebnotechnického stavu cestného telesa a mostného objektu cesty I/61 Most č. 61 - 055, 61-056 Trenčín, čím sa zvýši aj bezpečnosť premávky v danom úseku cesty I/61.

Na základe požiadavky ZDS o ďalšie doplnenie tejto problematiky ako aj revitalizácie brehov v spolupráci so správcom vodného toku navrhovateľ uviedol, že počas spracovania PD bolo uskutočnených niekoľko pracovných rokovaní za účasti správcu vodného toku. V rámci navrhovaného riešenia po ukončení výstavby cestného mosta výstavbou dotknuté úseky brehov koryta, inundačného územia a ochranných protipovodňových hrádzí budú upravené resp. uvedené (v zmysle požiadaviek správcu vodného toku) do pôvodného stavu. Projektová dokumentácia pre ďalšie stupne povoľovacieho konania bude spracovaná v zmysle platných právnych predpisov Slovenskej republiky a EÚ. Odvodnenie stavby je navrhnuté v zmysle platných zákonov noriem a ostatnej legislatívy pre projektovanie dopravných stavieb.

Objekty vegetačných úprav sú navrhnuté v podrobnosti DÚR. Návrh vegetačných úprav je spracovaný tak, aby v budúcnosti plnil protieróziu, maskováciu, estetickú a stabilizačnú funkciu, avšak podrobný návrh bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie v rámci trvalých záberov stavby.

K požiadavke použitia na konštrukciu ciest vodopriepustných asfaltov a betónov s prímiesou recyklovaných plastov navrhovateľ uviedol, že táto požiadavka je v rozpore s platnou legislatívou a požiadavkami na kvalitatívne nároky stavieb dopravnej infraštruktúry.

Na základe požiadavky ZDS o ďalšie doplnenie tejto problematiky navrhovateľ uviedol, že vzhľadom k tomu, že výraznú časť stavby predstavujú mostné objekty, kde použitie vodopriepustných asfaltov a betónov je nežiaduce (vzhľadom k potrebe ochrany mostnej konštrukcie, vplyv na životnosť mostnej konštrukcie), je táto požiadavka neopodstatnená.

K požiadavke umeleckého dotvorenia mostných objektov (napr. ako graffiti alebo kocky LEGO)

navrhovateľ uviedol, že sa jedná sa o účelový cestný objekt a mostný objekt v intraviláne na pozemnej komunikácii, pod mostným objektom je iba obmedzený prístup (iba pre údržbu mosta a toku, železnice. Na základe požiadavky ZDS o ďalšie doplnenie tejto problematiky navrhovateľ uviedol, že podľa TP 061 (2019) Katalóg porúch mostných objektov na diaľniciach, rýchlostných cestách, a cestách I., II. a III. triedy je nutné všetky látky cudzieho pôvodu z kresieb a grafitov na povrchoch betónových prvkov mostov považovať za poškodenie s názvom „znečistenie agresívnymi látkami“, ktoré zatrieduje mostný objekt do stupňa stavebno-technického stavu IV. – uspokojivý.

K požiadavke aktualizácie dopravno kapacitného posúdenia navrhovateľ uviedol, že ako podklad pre spracovanie časti projektovej dokumentácie Dopravnoinžinierske podklady vrátane dopravno-kapacitného posúdenia bol použitý dokument „Plán udržateľnej mobility Trenčín, spracovaný v júli 2021, ktorý poskytlo mesto Trenčín. V rámci tohto dokumentu bol spracovaný dopravný model mesta Trenčín, ktorý obsahuje detailnú infraštruktúru mesta a jeho okolia (diaľnice, križovatkové vetvy, cesty I., II. a III. triedy, miestne komunikácie), a ktorý opisuje opatrenia vstupujúce do modelovaných scenárov a ich dopady na dopravný systém mesta a mobilitu obyvateľov, t. j. zobrazuje výsledky návrhových scenárov pre roky 2030, 2040 a 2050.

Dňa 01. 03. 2023 bolo doručené listom č. MsÚTN-KPrim-UUp/2023/34872/11534/mly zo dňa 28. 02. 2023 od dotknutej obce – mesta Trenčín dopĺňujúce stanovisko k vyjadreniu ZDS k podkladom rozhodnutia.

V stanovisku mesto Trenčín k širkovému usporiadaniu uviedlo, že mesto sa dlhodobo zaoberá koncepciou dopravy a tvorbou komunikačnej siete mesta. Zároveň má spracované dopravné modely z roku 2013 a 2016, medzitým bola realizovaná medzinárodná urbanistická súťaž na návrhy centra mesta, na základe výsledkov súťaže mesto spracovalo finálnu urbanistickú štúdiu, ktorá slúžila ako územno-plánovací podklad pre zmenu Územného plánu mesta v rámci Zmien a doplnkov č. 4, ktorá bola schválená v apríli 2021. Súčasťou tejto zmeny bola aj koncepcia dopravy v súvislosti s preložkou cesty I/61 ku železnici.

V rokoch 2019-2021 bol spracovaný Plán udržateľnej mobility, ktorý riešil množstvo scenárov dopravného správania a komunikačnej siete. Mesto v žiadnom z množstva scenárov neuvažovalo so 4-pruhovým mostom. Most sa nachádza v centre mesta, má byť mestského charakteru, po preložke cesty I/61 príde k prekategORIZOVANIU priamo nadväzujúcej Bratislavskej ulice, ktorá má byť mestskou ulicou, nie 4-pruhovou komunikáciou. Ak by sa mala komunikácia rozšíriť, bolo by nutné zbúrať množstvo priláhlých objektov, čo je nie je vôbec žiaduce a v podstate ani možné.

Most je naprojektovaný s odbočovacimi a pripájacími pruhmi v dôležitej polohe pri jeho nadväznosti na plánovanú preložku I/61, 4-pruh na moste nie je potrebný, ale hlavne by ani nebol v danej polohe vhodný. Distribúcia dopravy bude zabezpečená aj ďalším mostom z ostrova do Orechového, ktorý bude vzdialený cca 800 m smerom na severovýchod, cieľom tohto mosta je okrem iného aj odľahčiť súčasný most a zároveň distribuovať dopravu medzi dvoma brehmi tak, aby všetka nemusela prechádzať priamym centrom mesta.

Mesto sa vyjadrilo aj k pripomienke na estetické dotvorenie mosta maľbami s tým, že nesúhlasí s estetickým dotvorením mosta maľbami v štádiu projektu. Pripúšťa možnosť, že určité časti – napr. piliere mimo vodného toku, bude v budúcnosti možné maľbami dotvoriť – v takom prípade požaduje maľby riešiť až po realizácii mosta, s konkrétnymi umelcami na konkrétnych plochách, nakoľko až po realizácii budú jasné a zrejme potreby, väzby a súvislosti, čo a ako prípadne maľbami dotvoriť.

Zároveň mesto Trenčín potvrdzuje súlad navrhovaného zámeru – I/61 Most č. 61 – 055, 056 Trenčín, s platným ÚPN mesta, v znení zmien a doplnkov, ktorý bol vyjadrený aj v liste č. MSÚTN-KPrim-UUp/2022/42363/139480/mly zo dňa 6. 12. 2022, ako aj v územnoplánovacej informácii č. MSÚTN-KPrim-UUp/2022/42363/140534/mly zo dňa 8. 12. 2022.

Vyhodnotenie stanoviska dotknutej verejnosti ZDS

Návrh širkového riešenia novej nosnej konštrukcie mostného objektu bol dostatočne zdôvodnený navrhovateľom činnosti v dopĺňujúcich informáciách zo dňa 01. 12. 2022 v súvislosti s technickými možnosťami a ďalšími plánovanými stavbami v dotknutom území (preložka I/61 v meste Trenčín, preložka Chynoranskej železničnej trate) ako aj v stanovisku mesta Trenčín. Jedná sa technické riešenie, ktoré vyplýva z koncepcie dopravy mesta.

Použitie recyklovaných materiálov je podrobne spracované v oznámení o zmene navrhovanej činnosti v bode III.2.5 Údaje o výstupoch, časť Odpady.

OU Trenčín uviedol vo výrokovvej časti rozhodnutia uprednostnenie použitia takýchto materiálov po ich kladnom vyhodnotení z hľadiska vhodnosti použitia.

Požiadavky z hľadiska zachovania a revitalizácie brehových porastov ako aj revitalizácie výstavbou dotknutých plôch uviedol OU Trenčín vo výrokovvej časti rozhodnutia ako opatrenia pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

K požiadavke na vypracovanie projektu dekonštrukcie a vyhodnotenie jej vplyvov OU Trenčín uvádza, že predmetom oznámenia o zmene je rekonštrukcia existujúceho mosta a vyhodnotenie vplyvov tejto rekonštrukcie na životné prostredie. Konkrétne materiálové prevedenie tejto stavby bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie. V prípade ďalších rekonštrukcií alebo úplného odstránenia stavby bude postupované podľa platných predpisov v čase takejto realizácie.

K požiadavke na použitie priepustných asfaltov a betónov OÚ Trenčín uvádza, že technické riešenie projektu je v kompetencii zodpovedného projektanta tejto stavby a bude posúdené špeciálnym stavebným úradom v ďalších stupňoch povoľovania tejto stavby podľa osobitných predpisov. Podľa vyjadrenia navrhovateľa je použitie vodopriepustných asfaltov a betónov vzhľadom k potrebe ochrany mostnej konštrukcie a vplyvu na životnosť mostnej konštrukcie nežiadúce, a preto je táto požiadavka neopodstatnená.

Požiadavku umeleckého dotvorenia mostných objektov je možné podľa stanoviska mesta Trenčín riešiť po realizácii mosta a musí byť v súlade s technickými predpismi. Možnosť dotvorenia estetického vzhľadu konštrukcií po realizácii stavby pripustilo mesto Trenčín vo svojom stanovisku zo dňa 1. 03. 2023. V štádiu posudzovania nie je možné akceptovať túto požiadavku ZDS. Navrhovateľ túto požiadavku vyhodnotil, ako požiadavku, ktorá je v rozpore s platnými technickými predpismi.

K vyhodnoteniu vplyvu na vody podľa smernice o vodách v súvislosti s povolením projektu OU Trenčín uvádza, že rozhodnutie zo zisťovacieho konania nie je povolením, zisťovacie konanie sa vykonáva pred rozhodnutím o umiestnení stavby alebo pre povolením podľa osobitných predpisov. Posúdenie činnosti podľa § 16a vodného zákona je v súčasnosti už v procese. Navrhovateľ dňa 16. 11. 2022 podal na Okresný úrad Trenčín odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja ako vecne a miestne príslušnému orgánu štátnej vodnej správy žiadosť o vydanie záväzného stanoviska podľa § 16a ods. 1 vodného zákona. OÚ Trenčín požiadal v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona listom č. OU-TN-OSZP2-2022/040381-002 zo dňa 16. 11. 2022 poverenú osobu - Výskumný ústav vodného hospodárstva, so sídlom Nábr. arm. gen. L. Svobodu Bratislava (ďalej len „VÚVH“) o vydanie záväzného stanoviska, predmetom ktorého bude určenie, či pri realizácii navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055 a 61-056 Trenčín“ môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov dotknutých vodných útvarov. Odborné stanovisko poverenej osoby je nevyhnutným podkladom pre vydanie záväzného stanoviska podľa § 16a ods. 1 vodného zákona. Záväzný stanovisko podľa § 16a vodného zákona bude vydané príslušným orgánom štátnej vodnej správy po doručení odborného stanoviska VÚVH. Zákon EIA neobsahuje ustanovenie, podľa ktorého by bolo potrebné v rozhodnutí EIA určiť, či projekt spĺňa nároky kladené Smernicou o vodách.

V súvislosti s odborným stanoviskom ŠOP a posúdením vplyvov na chránené územie európskeho významu SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach OU Trenčín uviedol do výrokovvej časti tohto rozhodnutia podmienky z hľadiska ochrany prírody a krajiny na zmiernenie negatívnych vplyvov. Na základe skutočnosti, že posudzovaná zmena navrhovanej činnosti sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zákona a chránené územie sa nachádza cca 900 m severne (proti prúdu vyššie) od navrhovanej činnosti, na základe vyhodnotenia vplyvov uvedenom v Oznámení sa nepredpokladajú vplyvy na chránené územia.

K požiadavke ďalšieho posúdenia vplyvov na životné prostredie v súvislosti s potrebou posúdenia kumulatívnych vplyvov rekonštrukcie cestného mosta a preložky tzv. Chynoranskej železničnej trate OU Trenčín uvádza nasledovné:

Podľa § 20 ods. 2 zákona EIA ak sú viaceré navrhované činnosti v prevádzkovej alebo priestorovej súvislosti, možno vykonať posudzovanie ich vplyvov spoločne.

Uvedené ustanovenie zákona nezakladá povinnosť, ale možnosť takéhoto posudzovania. Príslušným orgánom na určenie spoločného posudzovania viacerých navrhovaných činností je Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“).

Preložka Chynoranskej železničnej trate bola posúdená v rokoch 2002-2003 ako súčasť stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žel. km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. podľa vtedy platného zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (Ekotrada HT, s.r.o., Bratislava, 06/2002). MŽP SR vydalo záverečné stanovisko dňa 15.06.2003 pod č. 3941/02-4.3.

Následne v roku 2013 bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (ENVICONSULT, s.r.o., Žilina, 01/2013) na stavbu Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod; III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá. MŽP SR vydalo vyjadrenie dňa 04.03.2013 pod č. 7354/2013-3.4/ml.

Preložka Chynoranskej železničnej trate predstavuje lokálnu preložku (priechy, smerový posun rádo vo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati.

Podľa § 29 ods. 9 zákona EIA rezortný orgán, povoluujúci orgán, dotknutý orgán a dotknutá obec môžu doručiť písomné stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti príslušnému orgánu do 10 pracovných dní od jeho doručenia; ak sa nedoručí písomné stanovisko v uvedenej lehote, tak sa stanovisko považuje za súhlasné. V lehote podľa zákona EIA a ani do vydania tohto rozhodnutia nebolo doručené stanovisko od dotknutých orgánov: Ministerstvo obrany SR; Okresný úrad Trenčín, pozemkový a lesný odbor; Okresný úrad Trenčín, odbor opravných prostriedkov - pozemkový referát; Okresný úrad Trenčín, odbor krízového riadenia; Trenčiansky samosprávny kraj; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Trenčín.

OÚ Trenčín v rámci zisťovacieho konania pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná zmena činnosti bude posudzovať podľa zákona EIA, primerane použil podľa § 29 ods. 3 zákona EIA kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 tohto zákona. Posúdil zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania zmeny navrhovanej činnosti, najmä jej únosného zaťaženia a ochranu poskytovaných podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, úrovne spracovania oznámenia o zmene a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. V rámci vykonaného zisťovacieho konania boli identifikované nasledovné vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia:

Vplyvy na horninové prostredie

Vlastnosti horninového prostredia boli posúdené vykonaním podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, (DPP Žilina s.r.o., 11/2021). Prieskumnými prácami v priestore mostného objektu boli overené antropogénne a fluvialne sedimenty, v podloží ktorých vystupovali tektonické porušené horniny mezozoika, ílovce, siltovce a polohy vápencov, ktorých inžinierskogeologické, geotechnické a hydrogeologické pomery sú podrobne spracované vo vyššie uvedenej PD.

Z hľadiska zakladania je možné objekty zakladať plošne, vo vrstve fluvialných štrkov, ktorých hrúbka bola overená v rozsahu 6 - 7 m, alebo hĺbkovo, na pilótach votknutých do mezozoických ílovcov. V prípade zakladania pilierov v koryte rieky, vzhľadom na malú hrúbku štrkovej akumulácie sa odporúča hĺbkové zakladanie na pilótach.

Stavebná činnosť v súvislosti s navrhovanou zmenou nebude mať negatívny vplyv na stabilitu horninového prostredia, nakoľko bude realizovaná v mieste súčasného mostného objektu. Zásah do horninového prostredia možno očakávať pri demolácii mostného objektu a pri zakladaní nového mosta.

Pri demolácii a zemných prácach počas výstavby nového mosta môže dôjsť k znečisteniu horninového prostredia únikom ropných látok zo stavebných mechanizmov. Dôslednou organizáciou práce a dodržiavaním bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi, pravidelnou kontrolou technického stavu stavebných mechanizmov i dopravných prostriedkov a uprednostnením ekologických mazacích olejov bez obsahu zlúčenín chlóru je možné uvedené riziko eliminovať.

Počas prevádzky sa vplyv na horninové prostredie neočakáva. Rizikom sú len kolízie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav.

Predpokladá sa, že prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape prevádzky.

Navrhovanou zmenou sa vplyv na horninové prostredie v porovnaní so súčasným stavom nezmení.

Vplyvy na ovzdušie

Stavebné práce budú vplývať na kvalitu ovzdušia v bezprostrednom okolí stavby v podobe zvýšenej prašnosti (PM10) a generovaných emisií z pohybu stavebných mechanizmov a nákladných automobilov. Tieto vplyvy budú

časovo obmedzené na dobu trvania stavebných prác, pričom musia byť dodržané podmienky so zachovaním nočného kľudu a pracovného pokoja podľa legislatívnych požiadaviek.

Hodnotenie nárastu emisií je závislé od organizácie výstavby, rozsahu nasadenia stavebnej techniky a dĺžky činnosti. Zároveň do toho vstupuje aj poloha vykonávanej stavebnej činnosti v riešenom území. Presné určenie nárastu emisií je tak možné po spracovaní harmonogramu organizácie práce pri budovaní objektov.

Zvýšenie dopravnej intenzity možno očakávať na komunikáciách, ktoré budú slúžiť ako hlavné prístupové cesty na stavbu, a taktiež ako obchádzkové trasy počas výstavby mosta. Tento vplyv vzhľadom na rozsah stavebných prác, lokalizáciu a dĺžku výstavby nebude mať významný vplyv na celkovú kvalitu ovzdušia. Dôjde však krátkodobo k distribúcii znečistenia ovzdušia z intenzívnej automobilovej dopravy v danom území.

Prevádzka na ceste I/61, ktorého navrhovaná zmena bude súčasťou, bude pri predpokladanej intenzite dopravy a zložení dopravného prúdu naďalej významným líniovým zdrojom znečistenia ovzdušia tak, ako je to aj v súčasnosti. Možno predpokladať, že odstránením závad na moste, ktoré spomaľujú dopravu a ohrozujú jej bezpečnosť, sa zvýši plynulosť premávky, a tým aj nepatrne emisie.

Pre predmetnú stavbu bola spracovaná Rozptylová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia mesta Trenčín nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. Aj keď sa na niektorých miestach, priamo na komunikácii, predpokladajú koncentrácie prevyšujúce limitné hodnoty, toto množstvo klesá s rastúcou vzdialenosťou a priamo pred budovami, nie je v hodnotách prekračujúcich limitné hodnoty.

Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príslušnému životnému prostrediu prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Vypočítané emisie NO₂ v blízkosti zastavaného územia pre výhľadový stav roku 2040 dosiahnu hodnoty okolo 2,7 µg.m⁻³/rok, čo predstavuje cca 6,75 % povoleného limitu. Podobne je tomu aj pri tuhých znečisťujúcich látkach, kde sú dosahované hodnoty koncentrácií okolo 5,8 µg.m⁻³/rok a predstavujú 14,5 % limitu PM₁₀ a 29 % limitu PM_{2,5}. Na základe zistených skutočností je možné konštatovať, že sledované prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzén) produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam prekračované a sú v bezpečných hodnotách pod platnými hygienickými limitmi. Obyvatelia nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

V zmysle uvedeného je možné konštatovať, že riešená stavba bude spĺňať imisné limity v zmysle platnej legislatívy. Navrhovanou zmenou sa vplyv na ovzdušie v porovnaní so súčasným stavom zásadne nezmení.

Vplyvy na klimatické pomery

Posúdenie infraštruktúrneho projektu I/61 Most č. 61-055,056 Trenčín z hľadiska rizík súvisiacich so zmenou klímy bolo predmetom záverečnej správy Posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy (Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 09/2022). Na základe výsledkov posúdenia rizík súvisiacich so zmenou klímy boli v investičnej fáze projektu identifikované nízke a stredné riziká na projekt.

Stredné riziká boli identifikované na úrovni dopravno-prevádzkových funkcií stavby, ktoré môžu byť vplyvom nepriaznivých poveternostných podmienok, spôsobených tiež zmenou klímy, obmedzené. Ide o prejavy ako silný vietor, silný dážď, snehové javy, námraza, búrka a hmla, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, a v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k uzatvoreniu cesty. Uvedené obmedzenia sú však dočasného charakteru a vzhľadom na prijaté opatrenia umožňujúce včasnú identifikáciu a reakciu na vzniknutú situáciu, predstavujú prijateľné riziko.

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DSP) sa odporúča spresniť stabilitné výpočty podľa výsledkov doplnujúceho inžinierskogeologického prieskumu a požiadaviek hlavného inžiniera projektu, rovnako preveriť kapacitné možnosti navrhovaných zariadení na odvedenie zrážkových vôd s cieľom zabezpečiť dostatočnú rezervu pre prípad privalových dažďov, čo bolo premietnuté aj do podmienok rozhodnutia.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody

Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta okrajovo zasahuje do CHVO Strážovské vrchy, do ochranného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd 2. stupňa (PHO VZ Soblahovská, ľavý breh rieky Váh), a zároveň je časť stavby situovaná v inundačnom území rieky Váh (priestor medzi hrádzami). Tieto skutočnosti predstavujú isté obmedzenia vyplývajúce z rešpektovania platných legislatívnych predpisov v oblasti ochrany vôd.

Na zabezpečenie environmentálnych cieľov pri dosahovaní dobrého stavu vôd je potrebné projektovú dokumentáciu následne posúdiť v zmysle § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. (zákon o vodách).

Postup podľa § 16a vodného zákona je v súčasnosti už v procese. Navrhovateľ doručil na Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja žiadosť, na základe ktorej príslušný orgán štátnej vodnej správy požiadal poverenú osobu Výskumný ústav vodného hospodárstva so sídlom Nábr. arm. gen. L. Svobodu Bratislava v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona o vydanie záväzného stanoviska, predmetom ktorého bude určenie, či pri realizácii navrhovanej činnosti „I/61 Most č. 61-055 a 61-056 Trenčín“ môže dôjsť k nesplneniu environmentálnych cieľov dotknutých vodných útvarov.

Odborné stanovisko poverenej osoby je podkladom pre vydanie záväzného stanoviska podľa 16a ods. 1 vodného zákona. Po doručení odborného stanoviska VUVH bude vydané orgánom štátnej vodnej správy záväzné stanovisko. Toto stanovisko bude záväzným podkladom pre ďalšie povoloňacie konanie.

V rámci modernizácie cestného mosta nedôjde k preložke vodného toku. Pristúpi sa k dočasným úpravám vo vodnom toku počas demolácie a výstavby novej nosnej konštrukcie mosta cez rieku Váh. Po ukončení výstavby mostného objektu cez rieku Váh sa z koryta rieky odstránia všetky prekážky, ktoré by mohli znižovať kapacitu prietoku rieky Váh a v dotknutom úseku sa zrealizujú trvalé úpravy ochrannej hrádze na ľavom a pravom brehu rieky Váh, trvalé úpravy dotknutých úsekov brehov a koryta rieky Váh a úprava plôch v inundačnom území rieky Váh na ploche trvalých, resp. dočasných, záberov stavby.

Navrhnuté sú dočasné úpravy v koryte rieky Váh za účelom zabezpečenia prístupu stavebných mechanizmov k existujúcej nosnej konštrukcii cestného mosta ev. č. 61-056 (časť „hlavný most cez Váh“), ktorú je v rámci modernizácie mosta nutné odstrániť a nahradiť novou. Z tohto dôvodu bude v priestore existujúceho mosta (rkm 165,140) pred demoláciou nosnej konštrukcie mosta potrebné vybudovať v koryte rieky dočasné „poloostrov“ v šírke min. 29 m (min. 6,5 m od pôdorysného priemetu nosnej konštrukcie na obidve strany mosta, ktorými bude zabezpečený prístup a pohyb stavebných mechanizmov v priestore pod a pri nosnej konštrukcii existujúceho mosta, a zároveň z ktorých bude možné odväzať stavebnú suť (bezprostredne po demolácii jednotlivých častí nosnej konštrukcie mosta) na stavebné dvory na ľavom, resp. pravom, brehu mimo inundačné územie rieky Váh).

Po ukončení výstavby cestného mosta zrealizujú v dočasnom zábere stavby trvalé úpravy ochranných hrádzi na ľavom, aj pravom brehu rieky Váh.

Na elimináciu možných nepriaznivých vplyvov výstavby na vodné pomery je potrebné prijať nasledovné opatrenia:

- počas búracích prác a budovania nových častí mosta je nutné zabezpečiť, aby nedošlo k padaniu vyburaného materiálu do vodného toku vhodnými opatreniami (napr. záchytné siete),
 - odpadové vody z výroby betónu, zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky možno vypúšťať do recipientov až po ich odsedimentovaní a odolejovaní tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi a na základe súhlasu správcu vodných tokov,
 - dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy a nariadenie vlády,
 - všetky zásahy do vodného toku a jeho ochranného pásma je potrebné neodkladne uviesť do pôvodného stavu,
 - počas výstavby v inundačnom území neskladovať a umiestňovať materiál, stavebný odpad a predmety, ktoré môžu zhoršiť odtok povrchových vôd alebo kvalitu vody, alebo ktoré by mohli byť počas povodne odplavené.,
- vypracovať havarijný plán a povodňový plán zabezpečovacích prác na celé obdobie výstavby, povodňové zabezpečovacie práce musia byť koordinované so správcom vodného toku.

Prevádzkou navrhovanej činnosti sa, vzhľadom na jej charakter (premostenie vodného toku), nepredpokladá negatívne ovplyvnenie režimu, či kvality podzemných vôd v dotknutom území. V rámci navrhovaného stavu sa počíta so zachytením a odvedením vôd z mosta č. 61-055 a z väčšej časti mosta č. 61-056 prostredníctvom odvodňovacích potrubí navrhnutých na novej nosnej konštrukcii mosta č. 61-056 a následne navrhovanou cestnou dažďovou kanalizáciou v príľahlých úsekoch cesty I/61 do existujúcej kanalizácie, nachádzajúcej sa na obidvoch brehoch rieky Váh.

Prevádzkou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá zhoršená kvalita povrchových vôd a vodných útvarov, nenaruší sa prirodzená vodná bilancia, ani prirodzené odtokové pomery v území. Taktiež sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie CHVO Strážovské vrchy, ktorej hranica prebieha v línii ľavého brehu vodného toku Váh, PHO podzemných vôd 2. stupňa vodárenského zdroja Soblahovská (ľavý breh rieky Váh), či inundačného územia rieky Váh.

Z vypracovaného Hydrogeologického posudku (Vodné Zdroje Slovakia, s.r.o., Bratislava, 09/2022) vyplýva, že využívaný vodárenský zdroj Trenčín - Soblahovská cesta je situovaný v zastavanom území a patrí medzi zraniteľné vodárenské zdroje. Hlavným zdrojom dotácie vodárenského zdroja je podzemná voda prúdiaca v aluviálnej nive

Váhu zo smerov V, SV, S. Riziko ohrozenia brehovou infiltráciou z príľahlej časti toku je vzhľadom na prevažne nízku hladinu vody v rieke Váh minimálne.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody možno hodnotiť ako mierne negatívne, avšak z hľadiska prínosu rekonštrukcie predmetnej stavby akceptovateľné, podmienky na zmiernenie negatívnych vplyvov sú uvedené vo výroku rozhodnutia.

Vplyv na pôdu

Stavba sa nachádza v zastavanom území mesta Trenčín (v centrálnej časti mesta). Dotknuté pozemky sú evidované ako ostatné plochy, resp. zastavané plochy a nádvorí. Väčšinu záujmového územia tvoria plochy s veľmi tenkým (do 10 cm) humusovým horizontom nízkej kvality, na ktorých sa skrývka humusového horizontu nenavrhuje, keďže na spevnených plochách, plochách porastených drevinami, plochách s veľmi členitým reliéfom, na plochách s veľmi tenkým, kamenitým a nekvalitným humusovým horizontom a na nepoľnohospodárskych pôdach všeobecne skrývka humusového horizontu nenavrhuje a nevykonáva.

Poľnohospodársky pôdny fond a Lesný pôdny fond sa v obvode stavby nenachádzajú, t.z. že stavba si nevyžiada vyňatie pozemkov z PP a LP, a zároveň nebude potrebné realizovať spätnú rekultiváciu zabratej poľnohospodárskej a lesnej pôdy.

Výstavbou navrhovanej zmeny dôjde k trvalému a dočasnému záberu zastavaných plôch a nádvorí, ostatných plôch a vodnej plochy v rámci dotknutých katastrálnych území. Pristúpi sa však iba k nevyhnutnému záberu plôch, pričom plochy v dočasnom zábere stavby sa po výstavbe vrátia do užívania podľa pôvodného účelu.

Počas výstavby môže dôjsť k znečisteniu pôd pri havarijnom úniku škodlivých látok a pri poruchách alebo haváriách stavebnej mechanizácie. Eliminácia týchto vplyvov sa dosiahne prísnu disciplínou pri manipulácii a skladovaní ropných látok.

Počas prevádzky negatívny vplyv na pôdu predstavuje predovšetkým distribúcia a následná akumulácia rizikových prvkov a látok pochádzajúcich z emisií automobilovej dopravy v povrchových vrstvách pôd bezprostredne v okolí komunikácie. Negatívnym javom je taktiež zasolovanie pôd vplyvom aplikácie posypových solí v zimných mesiacoch. K náhlym negatívnym prejavom na pôdy môže dôjsť pri náhodných haváriách, kedy môže najčastejšie dôjsť k úniku ropných látok, príp. iných chemických látok a následnému bodovému znečisteniu pôdy.

Navrhovanou zmenou sa vplyvy na pôdy v porovnaní so súčasným stavom nemenia.

Vplyv na flóru, faunu a ich biotopy

Počas realizácie modernizácie mosta bude z dôvodu stavebných prác nevyhnutné odstrániť porasty v zábere stavby. Vegetácia v dotknutom území je výrazne poznamenaná antropogénnou činnosťou človeka. Stavba si vyžiada na základe výsledkov Dendrologického prieskumu (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) výrub 805 ks stromov a 710 m² kríkových porastov.

Inventarizované dreviny predstavujú krajinotvornú zeleň, cestnú zeleň cesty I/61 a brehovú zeleň rieky Váh.

V rámci dendrologického prieskumu boli vytypované dreviny, ktoré budú počas výstavby navrhnuté na zachovanie. Poloha navrhovaných drevín na ochranu počas výstavby je znázornená v mapových prílohách dendrologického prieskumu. Počas terénneho prieskumu bolo vytypovaných 56 ks stromov a 32 m² kríkového porastu na zachovanie. V ďalšom stupni projektovej dokumentácii bude nevyhnutné tieto počty aktualizovať. Bližšia špecifikácia drevín a ochranné opatrenia budú uvedené v samostatnom elaboráte „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“, ktorý bude spracovaný vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. Dokumentácia ochrana drevín pri stavebnej činnosti bude vypracovaná v súlade s STN 83 7010 a Arboristického štandardu 2. – ochrana drevín pri stavebnej činnosti.

V rámci stavebnej činnosti je potrebné v čo najvyššej možnej miere minimalizovať zásahy do brehových porastov, a zároveň po realizácii revitalizovať výstavbou dotknuté plochy a zároveň terénne nerovnosti. Revitalizované plochy bude potrebné vhodne doplniť prvkami zelenej infraštruktúry. Po ukončení prác na moste bude potrebné zabezpečiť obnovu zničených brehových porastov a náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny. V inundačnom území je možné vysadiť vysoko kmenné dreviny, stanovištne vhodné do tohto územia, akými sú napr. topol čierny, vrbica biela, vrbica krehká, vrbica sivá, jelša lepkavá, či dub letný. Neodporúča sa výsadba kríkových porastov, nakoľko spôsobujú vzdúvanie hladiny počas povodňových prietokov. Po výsadbe je potrebné zabezpečiť starostlivosť o dreviny po dobu dvoch až troch rokov.

Počas výstavby je z hľadiska ochrany prírody potrebné najmä:

- minimalizovať zásahy do porastov z dôvodu dočasného záberu,
- dreviny v tesnej blízkosti stavby chrániť pred mechanickým poškodením v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie,
- nevyhnutný výrub nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť len na základe súhlasného rozhodnutia orgánu ochrany prírody a krajiny s výrubom,

- výrub drevín vykonať výlučne v mimohniezdnom období, aby sa zabránilo zničeniu hniezd vtákov,
- v maximálnej miere počas výstavby minimalizovať vstup do vodného toku Váh,
- novovzniknuté svahy zahumusovať zeminou pochádzajúcou z riadne ošetrovanej skládky zemin, aby sa zamedzilo neúmyselnému zavlečeniu invázijských rastlín krajiny,
- zahumusované svahy zatravníť hneď po výstavbe výsevom trávnej zmesi vhodného zloženia,
- navrhnúť vhodné vegetačné úpravy v rámci objektov vegetačných úprav, resp. objektov náhradnej výsadby.

Stavebnými prácami dôjde k ovplyvneniu vodných živočíchov (najmä rýb), ktoré sa prirodzene zdržiavajú v blízkosti mostov, predovšetkým mostných pilierov. V etape výstavby možno očakávať negatívne ovplyvnenie lokálnej vodnej fauny z dôvodu použitej technológie výstavby prostredníctvom dočasných umelých polostrovov. Pri tejto technológii bude potrebné v koryte rieky pred demoláciou nosnej konštrukcie mosta, v priestore existujúceho mosta (rkm 165,140), vybudovať dočasné „polostrovy“ v šírke min. 29 m (min. 6,5 m od pôdorysného priemetu nosnej konštrukcie na obidve strany mosta), ktorými bude zabezpečený prístup a pohyb stavebných mechanizmov v priestore pod a pri nosnej konštrukcii existujúceho mosta, a zároveň z ktorých bude možné odväzovať stavebnú suť (bezprostredne po demolácii jednotlivých častí nosnej konštrukcie mosta) na stavebné dvory na ľavom, resp. pravom brehu, mimo inundačné územie rieky Váh. Navrhované riešenie uvažuje s konštrukciami v koryte rieky Váh budovanými vo viacerých fázach počas jednotlivých etáp výstavby vzhľadom k potrebnej postupnosti demolácie existujúcej nosnej konštrukcie mosta, demolácie časti spodnej stavby, resp. úpravy spodnej stavby mosta a následnej realizácie novej nosnej konštrukcie mosta. Po ukončení realizácie novej nosnej konštrukcie mosta sa odstránia všetky prekážky, ktoré by znížovali kapacitu prietoku rieky Váh. Následne sa zrealizujú trvalé úpravy brehov a dna koryta rieky Váh, vybuduje sa priečný stabilizačný prah a doplní sa obsyp existujúcich mostných pilierov. Počas výstavby sa odporúča, ak to bude možné, nezasahovať do vodného toku rieky Váh a nevstupovať mechanizmami do koryta vodného toku v období neresenia rýb.

K nepriamemu mierne negatívne ovplyvneniu bude dochádzať počas obdobia výstavby, stavebný ruch a následne hluk z prevádzky cesty môžu negatívne vplyvať (vyrušovaním) na živočíchy, ktoré majú v dotknutom koridore svoje pobytové, potravné a rozmnožovacie biotopy.

Mostnú konštrukciu je potrebné zabezpečiť opatreniami, ktoré zabránia kolíziám s vtákmi. Mali by sa eliminovať priehľadné presklené plochy. Zároveň by sa malo navrhnúť vhodné farebné prevedenie mostných objektov, pri ktorých nehrozia nárazy alebo zachytenie vtáctva.

Všetky vyššie uvedené vplyvy budú pôsobiť iba dočasne počas výstavby. Počas prevádzky sa nepredpokladá vznik iných vplyvov na faunu, aké už v súčasnosti pôsobia v danom prostredí.

Biotopy európskeho a národného významu sa vzhľadom na lokalizáciu v centre mesta Trenčín v dotknutom území nenachádzajú. Sú predmetom ochrany v územiach európskeho významu nachádzajúcich sa v širšom okolí stavby, avšak v dostatočnej vzdialenosti, pri ktorej nebudú stavbou ovplyvnené.

Dotknuté územie sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zákona, najbližšie chránené územie k danej lokalite je územie európskeho významu (ÚEV) SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach, ktoré je od mostov vzdušnou čiarou vzdialené cca 900 m. V tomto ÚEV platí podľa zákona 4. stupeň ochrany a orgán ochrany prírody a krajiny uvádza biotopy a druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany tohto územia.

Medzi činnosťami, ktoré môžu mať na predmety ochrany negatívny vplyv, aj keď sa vykonajú mimo vlastného územia ÚEV, je uvedené okrem iného „Terénne úpravy, ktorými sa podstatne mení vzhľad prostredia alebo odtokové pomery“. Okrem toho veľká časť záujmového územia, predovšetkým zariadenie staveniska na ľavom brehu Váhu, leží v inundácii Váhu, kde je zámer v kolízii s ochranou drevín. Na zmiernenie možných negatívnych vplyvov z hľadiska ochrany prírody a krajiny boli navrhnuté opatrenia: doplnenie projektovej dokumentácie o časť, ktorá sa týka zoocenózy vodných tokov, vodných plôch a pobreží, nezasahovať do vodného toku a nevstupovať mechanizmami do koryta vodného toku v období neresenia rýb (máj, jún), v maximálnej možnej miere zachovať jestvujúce brehové porasty, po ukončení prác na moste zabezpečiť obnovu zničených brehových porastov a náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny, po realizácii výstavbou dotknuté plochy revitalizovať a terénne nerovnosti zarovnať, revitalizované plochy vhodne doplniť prvkami zelenej infraštruktúry. Zabezpečiť mostnú konštrukciu opatreniami, ktoré zabránia kolízii s vtákmi (pri osvetlení mosta zvoliť jemné obrysové svetlá, osvetlenie prevádzkovať aj v hmlistom počasí, aplikovať vhodné reflexné prvky a vhodné farebné prevedenie na štruktúry mosta pri ktorých hrozia nárazy alebo zachytenie vtáctva). Orgán ochrany prírody nepožaduje zmenu navrhovanej činnosti ďalej posudzovať aj z toho dôvodu, že podobné stavby - „Most na ostrove – Vlárka, komunikácie Mládežnícka – Vlárka - Bratislavská“ ako aj „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov“, ktoré sú umiestnené v bližšej vzdialenosti ku chránenému územiu ako predmetná stavba „I/61, most č. 61-055, 056 Trenčín“, nepodliehali posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na faunu, flóru a biotopy možno hodnotiť ako mierne negatívne, avšak z hľadiska prínosu rekonštrukcie predmetnej stavby akceptovateľné. Na elimináciu negatívnych vplyvov boli určené podmienky uvedené vo výroku rozhodnutia.

Vplyv na krajinu, scenériu a využívanie zeme

Modernizácia mosta nemení súčasný krajinný obraz a ani doterajšiu štruktúru a využívanie krajiny, nakoľko aj v súčasnosti riešeným územím vedie cesta I. triedy. Rovnako tak priepustnosť krajiny zostane zachovaná v rovnakom rozsahu ako doteraz. Na čas realizácie rekonštrukčných prác budú úplne obmedzené podmienky pre prejazd automobilovej dopravy spolu s cyklistickou a pešou dopravou. Zároveň sa obmedzí počas doby výstavby prístup k areálu športového ihriska v Zátokke pokoja, do areálu kanoistického klubu, ako aj k samotnej ochrannej hrádzi rieky Váh. Avšak tieto obmedzenia budú iba dočasné na nevyhnutne dlhú dobu počas samotnej rekonštrukcie mostného objektu.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na krajinu, scenériu a využívanie zeme možno hodnotiť ako porovnateľné so súčasným stavom.

Vplyv na obyvateľstvo

Dotknuté územie sa nachádza v zastavanom území centrálnej časti mesta Trenčín.

Vzhľadom k lokalizácii navrhovanej činnosti neďaleko obytnej zóny, v bezprostrednej blízkosti centra mesta Trenčín, možno očakávať priamy vplyv na obyvateľov dotknutých rodinných domov a administratívnych budov ako v etape výstavby, tak aj počas prevádzky.

Obdobie výstavby bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života priamo v meste Trenčín v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyv hluku na obyvateľstvo sa predpokladá najmä počas demolácie častí existujúcich mostných objektov, oporných múrov a schodísk, ale aj počas samotnej výstavby mostného objektu, najmä počas činností, ktoré budú spojené so zemnými prácami a s prevozom stavebného materiálu medzi stavbou a stavebnými dvormi, zdrojmi materiálov a skládkami. Bývajúce obyvateľstvo bude ako rušivé vnímať časté prejazdy stavebných a nákladných mechanizmov, s ktorými bude nevyhnutne spojený hluk, prašnosť a znečistenie komunikácií. Cestujúca verejnosť bude musieť počas celého obdobia výstavby znášať dopravné obmedzenia. Odstránenie vegetácie, rozkopávky, oplotenia, stavebné dvory budú negatívne vplývať na estetické vnímanie prostredia všetkých ľudí, ktorí sa v tejto oblasti denne, alebo príležitostne pohybujú.

Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne mesta Trenčín a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.

Takmer počas celej realizácie stavby modernizácie cestných mostov bude musieť byť doprava, vrátane chodcov a cyklistov, z cestného mosta úplne vylúčená .

Pre predmetnú stavbu bola spracovaná Rozptylová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia mesta Trenčín nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. Prípustné ročné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší produkovaných na riešenej komunikačnej sieti nie sú vo vzťahu k obydliam a k príľahlému životnému prostrediu prekračované a sú hlboko pod platnými hygienickými limitmi. Znečistenie ovzdušia vplyvom cestnej dopravy pri daných predpokladaných intenzitách nebude predstavovať zdravotné riziko.

Za účelom zistenia súčasnej hlukovej záťaže bola vypracovaná Hlukovej štúdie (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022). Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým ťažká doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz odstráneného materiálu z asanácie mostného objektu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Hlukom zo stavebných prác na stavenisku bude atakovaná aj zástavba pozdĺž prístupových komunikácií

vedúcich ku stavenisku. Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby. Presmerovaním dopravnej obsluhy cez intravilán mesta Trenčín dôjde dočasne a krátkodobo k zvýšeniu hlukovej záťaže vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.

Pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov boli spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc pre súčasný stav k roku 2019 a vo výhľadových stavoch pre rok 2040. Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp hluková štúdia konštatuje, že z hľadiska prevádzky riešenej infraštruktúry vo výhľadovom roku 2040 dôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na Bratislavskej ul. Toto prekročenie hluku by nastalo aj v prípade stavu bez realizácie riešeného zámeru. Ide o hodnoty do 18 dB v nulovom stave a o cca 13 dB vo výhľadovom stave. Vzhľadom na priestorové možnosti a rozhľadové pomery v blízkosti cesty I/61 na Bratislavskej ulici nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru.

Vzhľadom k záverom spracovanej hlukovej štúdie je potrebné uvažovať s vybudovaním protihlukovej steny (PHS) na novobudovanej križovatkovej vetve „B“ (SO 204) v celkovej dĺžke 114 m. PHS je navrhovaná za účelom ochrany severných fasád bytových budov na Ulici Kniežat'a Pribinu. Je potrebné uvažovať s protihlukovou stenou výšky 3 m takmer v celej dĺžke riešenej časti križovatkovej vetvy na strane bližšie k existujúcej zástavbe. Návrh riešenia PHS pozostáva z nepriehľadnej výplne výšky 1 m a vylahčujúcej transparentnej výplne nad ňou. Takýmto spôsobom je dosiahnutá požadovaná výška steny, ale zároveň je celkové pôsobenie PHS odľahčené v čo najvyššej miere.

Bolo vypracované aj Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (Ing. J. Hamza, Martin, 09/2022), kde bolo konštatované, že plánovaná posudzovaná stavba nebude spojená s prekračujúcou emisnou záťažou vo vonkajšom životnom prostredí v kritickej obytnej zóne pri definovaných prevádzkových podmienkach. V súvislosti s hlukovou záťažou v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. posudzované objekty s trvalým výskytom obyvateľstva budú v zóne s preukázanými prejavmi prahových účinkov hluku v dennej dobe a nočnej dobe.

Dlhodobé riziko zmeny kvality ovzdušia, resp. riziko príspevku v sledovanej kritickej obytnej zóne vznikajúce z imisného zaťaženia líniového zdroja je možné považovať za prijateľné a bez prekračovania dlhodobých limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia.

Na základe vykonaného hodnotenia zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie, za predpokladu že budú vykonané navrhnuté opatrenia (výstavba PHS na vetve B v zmysle hlukovej štúdie), možno hodnotiť stavbu „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ ako pozitívne riešenie oproti stavu, ak by sa stavba nerealizovala.

Z uvedeného dôvodu predmetnú stavbu vo vzťahu k hodnoteniu zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie je možné odporučiť.

Po realizácii modernizácie cestného mosta bude môcť byť celé výstavbou dotknuté územie (plochy a pozemky) využívané rovnako ako v súčasnosti, a zároveň bude zabezpečený prístup k jednotlivým areálom, resp. pozemkom rovnako ako v súčasnosti.

Pred samotnou výstavbou navrhovanej zmeny je potrebné vykonať pasportizáciu miestnych komunikácií, slúžiacich pre obchádzkovú trasu, aby sa následne po ukončení výstavby mohli uviesť do pôvodného stavu.

Na základe výsledku konzultácií a požiadavky ŽSR bolo navrhovateľom doplnené posúdenie navrhovanej činnosti z hľadiska možných kumulatívnych vplyvov. Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže spoločne s okolitými aktivitami, najmä preložkou Chynoranskej železničnej trate, prejavíť v prípade hlukovej a emisnej situácie, vplyvu na povrchové a podzemné vody, vplyvu na vegetáciu (výruby drevín) dotknutého územia a vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo.

Nevyhnutným predpokladom začiatku realizácie stavby modernizácie cestného mosta je súčasná, resp. skoršia, realizácia nasledujúcich stavieb:

- "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín" (investor TVK, a.s.), v rámci ktorej sa uvažuje s vybudovaním prepojovacieho vodovodu medzi ľavým a pravým brehom rieky Váh v meste Trenčín do konca roka 2023 (cez starý železničný most). Po realizácii prepojovacieho vodovodu v rámci stavby "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín", bude možné dočasne odstrániť existujúci vodovod z nosnej konštrukcie cestného mosta cez rieku Váh počas realizácie stavby modernizácie cestného mosta.

- súčasná realizácia stavby preložky železničnej trate č. 130 A Chynorany - Trenčín, ktorá je riešená ako samostatná stavba „Preložka Chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“. Postup výstavby preložky železničnej trate musí byť začlenený do jednotlivých etáp realizácie stavby cestného mosta a musí rešpektovať potreby stavby modernizácie cestného mosta.

Preložka Chynoranskej železničnej trate bola posúdená v rokoch 2002-2003 ako súčasť stavby ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žel. km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. podľa vtedy platného zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (Ekotrada HT, s.r.o., Bratislava, 06/2002). MŽP SR vydalo záverečné stanovisko dňa 15.06.2003 pod č. 3941/02-4.3.

Následne v roku 2013 bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti (ENVICONSULT, s.r.o., Žilina, 01/2013) na stavbu Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod; III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá. MŽP SR vydalo vyjadrenie dňa 04.03.2013 pod č. 7354/2013-3.4/ml.

Preložka Chynoranskej železničnej trate predstavuje lokálnu preložku (pričný, smerový posun rádo vo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati.

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou modernizovaného mosta na ceste I/61 je potrebné uvažovať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na ceste I/61, zo zbytkovej dopravy na ostatnej cestnej sieti a dopravy na Chynoranskej železničnej trati.

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku, hlavne v miestach použitia ťažkých stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania výstavby modernizácie mosta č. 61-055,056 a Chynoranskej železničnej trate.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A).

Presmerovaním dopravnej obsluhy cez intravilán mesta Trenčín dôjde dočasne a krátkodobo k zvýšeniu hlukovej záťaže vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.

Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov a organizačnými opatreniami obsiahnutými v projekte organizácie výstavby

Pri spracovaní hlukovej štúdie (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), boli pre účely zistenia vplyvu hluku z predmetnej investície na obyvateľov spočítané hlukové záťaže pre tri referenčné časové intervaly deň, večer, noc pre súčasný stav a vo výhľadových stavoch pre rok 2040. Na základe výpočtov znázornených vo výstupe hlukových máp hluková štúdia konštatuje, že z hľadiska prevádzky riešenej infraštruktúry vo výhľadovom roku 2040 dôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na Bratislavskej ul. Toto prekročenie hluku by nastalo aj v prípade stavu bez realizácie riešeného zámeru. Ide o hodnoty do 18 dB v nulovom stave a o cca 13 dB vo výhľadovom stave. Vzhľadom na priestorové možnosti a rozhľadové pomery v blízkosti cesty I/61 na Bratislavskej ulici nie je možné vybudovať účinnú súvislú protihlukovú bariéru. Iba pre úsek na novej križovatkovej vetve „B“ bude potrebné uvažovať s protihlukovou stenou za účelom ochrany severných fasád bytových budov na ul. Kniežat'a Pribinu. Na základe konštatovania projektanta, že sa nezmení charakter prevádzky na železničnej trati, a vzhľadom k tomu, že sa jedná o lokálnu preložku trate (pričný, smerový posun rádo vo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati, je možné predpokladať, že sa hlukové pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom alebo stavebnými mechanizmami a nákladnými autami, ktoré budú mobilnými zdrojmi emisií. Minimalizáciu negatívnych vplyvov je však možné zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, znižovaním prašnosti kropením a inými opatreniami. Realizáciou modernizácie mosta č. 61-055,056 a lokálnej preložky Chynoranskej železničnej trate sa nepredpokladá zvýšenie prašnosti v riešenej oblasti, nakoľko ani jedna stavba nezmení charakter prevádzky, resp. nezvýši množstvo dopravy oproti súčasnému stavu.

Pre stavbu modernizácie cestného mosta bola spracovaná Rozptylová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia mesta Trenčín nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre. Na základe konštatovania projektanta, že sa nezmení charakter prevádzky na železničnej trati, je možné predpokladať, že sa emisné pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

Navrhovaná stavba modernizácie cestného mosta okrajovo zasahuje do CHVO Strážovské vrchy, do ochranného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd 2. stupňa (PHO VZ Soblahovská, ľavý breh rieky Váh), a zároveň je časť stavby situovaná v inundačnom území rieky Váh (priestor medzi hrádzami). Tieto skutočnosti predstavujú isté obmedzenia vyplývajúce z rešpektovania platných legislatívnych predpisov v oblasti ochrany vôd.

Obdobné obmedzenia platia aj pri preložke Chynoranskej železničnej trate v meste Trenčín.

V rámci modernizácie cestného mosta nedôjde k preložke vodného toku. Pristúpi sa k dočasným úpravám vo vodnom toku počas demolácie a výstavby novej nosnej konštrukcie mosta cez rieku Váh. Po ukončení výstavby mostného objektu cez rieku Váh sa z koryta rieky odstráni všetky prekážky, ktoré by mohli znižovať kapacitu prietoku rieky Váh a v dotknutom úseku sa zrealizujú trvalé úpravy ochrannej hrádze na ľavom a pravom brehu rieky Váh, trvalé úpravy dotknutých úsekov brehov a koryta rieky Váh a úprava plôch v inundačnom území rieky Váh na ploche trvalých, resp. dočasných, záberov stavby.

Prevádzkou modernizácie cestného mosta sa, vzhľadom na jej charakter (premostenie vodného toku), nepredpokladá negatívne ovplyvnenie režimu, či kvality podzemných vôd v dotknutom území. Taktiež sa nepredpokladá zhoršená kvalita povrchových vôd a vodných útvarov, nenaruší sa prirodzená vodná bilancia, ani prirodzené odtokové pomery v území. Nepredpokladá sa ani negatívne ovplyvnenie CHVO Strážovské vrchy, ktorej hranica prebieha v línii ľavého brehu vodného toku Váh, PHO podzemných vôd 2. stupňa VZ Soblahovská (ľavý breh rieky Váh), či inundačného územia rieky Váh.

Je reálny predpoklad, že uplatnením princípu opatrnosti a dodržaním preventívnych ochranných opatrení, bude aj v danom prípade riziko minimalizované.

Počas realizácie modernizácie mosta bude z dôvodu stavebných prác nevyhnutné odstrániť na základe výsledkov Dendrologického prieskumu (DÚR, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) 805 ks stromov a 710 m² krovín. Zároveň v rámci dendrologického prieskumu boli vytypované dreviny, ktoré budú počas výstavby navrhnuté na zachovanie. Poloha navrhovaných drevín na ochranu počas výstavby je znázornená v mapových prílohách dendrologického prieskumu. Počas terénneho prieskumu bolo vytypovaných 56 ks stromov a 32 m² kríkového porastu na zachovanie. V ďalšom stupni projektovej dokumentácii bude nevyhnutné tieto počty aktualizovať. Bližšia špecifikácia drevín ako druh, obvod kmeňa, počet drevín a ochranné opatrenia budú uvedené v samostatnom elaboráte „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“, ktorý bude spracovaný vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. Dokumentácia ochrana drevín pri stavebnej činnosti musí byť vypracovaná v súlade s STN 83 7010 a Arboristického štandardu 2. – ochrana drevín pri stavebnej činnosti. Po ukončení prác na moste sa pristúpi k revitalizácii územia, ktorá bude podrobnejšie riešená v ďalších stupňoch PD v objektoch vegetačných úprav.

V rámci realizácie preložky Chynoranskej železničnej trate sa uvažuje s odstránením drevín, ktoré budú v kolízii s danou stavbou. S podrobnou inventarizáciou drevín sa uvažuje v ďalšom stupni PD.

Vzhľadom k lokalizácii modernizácie cestného mosta i preložky Chynoranskej železničnej trate neďaleko obytnej zóny, v bezprostrednej blízkosti centra mesta Trenčín, možno očakávať priamy vplyv na obyvateľov dotknutých rodinných domov a administratívnych budov ako v etape výstavby, tak aj počas prevádzky.

Obdobie výstavby oboch stavieb bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života priamo v meste Trenčín v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Vplyv hluku na obyvateľstvo sa predpokladá nielen počas demolácie, ale aj počas samotnej výstavby, či už mostného objektu alebo preložky železničnej trate, najmä počas činností, ktoré budú spojené so zemnými prácami a s prevozom stavebného materiálu medzi stavbou a stavebnými dvormi, zdrojmi materiálov a skládkami. Bývajúcemu obyvateľstvu bude ako rušivé vnímať časté prejazdy stavebných a nákladných mechanizmov, s ktorými bude nevyhnutne spojený hluk, prašnosť a znečistenie komunikácií. Cestujúca verejnosť bude musieť počas celého obdobia výstavby znášať dopravné obmedzenia. Odstránenie vegetácie, rozkopávky, oplotenia, stavebné dvory budú negatívne vplývať na estetické vnímanie prostredia všetkých ľudí, ktorí sa v tejto oblasti denne, alebo príležitostne pohybujú.

Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne mesta Trenčín a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.

Projekt modernizácie cestného mosta počítá predbežne s 9. hlavnými etapami výstavby. Kroky súvisiace s výstavbou samostatnej stavby preložky železničnej trate Chynorany - Trenčín sú začlenené do jednotlivých etáp stavby.

Po realizácii modernizácie cestného mosta i preložky Chynoranskej železničnej trate bude môcť byť celé výstavbou dotknuté územie využívané rovnako ako v súčasnosti, a zároveň bude zabezpečený prístup k jednotlivým areálom, resp. pozemkom rovnako ako v súčasnosti.

Iné kumulatívne a synergické vplyvy neboli pri zmene navrhovanej činnosti identifikované.

OÚ Trenčín, v rámci zisťovacieho konania pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona EIA prihliadal aj na stanoviská doručené podľa § 29 ods. 9 zákona EIA k zmene navrhovanej činnosti.

Rezortný orgán, dotknutá obec a ani nikto z dotknutých orgánov nepožadoval posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti podľa zákona EIA. OU Trenčín, akceptoval stanoviská od rezortného orgánu, dotknutých orgánov, dotknutej obce, a po ich vyhodnotení zapracoval požiadavky do podmienok tohto rozhodnutia. Uvedené požiadavky vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti bude potrebné zohľadniť v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Požiadavku na posudzovanie navrhovanej činnosti uviedla vo svojom stanovisku dotknutá verejnosť ZDS. OÚ Trenčín k uvedenej požiadavke uvádza, že na základe vykonaného zisťovacieho konania neboli identifikované významné nepriaznivé vplyvy na životné prostredie. Modernizáciou mostného objektu sa zvýši bezpečnosť peších a cyklistických účastníkov cestnej premávky a celkovo dopravy v dotknutom úseku v meste Trenčín.

Ako podklad pre posúdenie vplyvov navrhovanej zmeny OÚ Trenčín vychádzal aj z nasledovných dokumentov:

- Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum, Záverečná správa (DPP Žilina s.r.o., 11/2021)
- Rozptylová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022)
- Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (Vodné zdroje Slovakia s.r.o., Bratislava, 09/2022)
- Hydrogeologický posudok (Vodné Zdroje Slovakia, s.r.o., Bratislava, 09/2022)
- Dendrologický prieskum (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022)
- Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022)
- svetelnotechnická štúdia (Inžinierske služby, spol. s r. o., Martin, 07/2022)
- svetelnotechnický posudok (Inžinierske služby, spol. s r. o., Martin, 09/2022)
- Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (Ing. J. Hamza, Martin, 09/2022).

Z vyhodnotenia posúdenia očakávaných vplyvov zmeny navrhovanej činnosti možno hodnotiť ako mierne negatívne vplyvy na povrchové a podzemné vody, na faunu, flóru a biotopy, avšak z hľadiska prínosu rekonštrukcie predmetnej stavby sú tieto vplyvy akceptovateľné.

Realizácia projektovanej stavby je nevyhnutná z hľadiska všeobecnej bezpečnosti i rozvoja mesta Trenčín.

Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania možno konštatovať, že pri dodržaní všeobecne platných záväzných predpisov, vhodných technických a bezpečnostných opatrení nebude mať zmena navrhovanej činnosti významný negatívny vplyv na životné prostredie, preto príslušný orgán rozhodol, že nebude predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako je uvedené vo výrokovej časti. Navrhovanú zmenu činnosti je tak možné za plného rešpektovania všetkých zákonom stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii. Pre eliminovanie alebo zmiernenie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby pre povoľujúce konanie a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov rešpektovať podmienky, ktoré sú uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Na základe uvedených skutočností rozhodol Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie - oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

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

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu je podľa § 53 a § 54 ods. 1 a 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov možné podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia na Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie – oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona EIA sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia podľa § 29 ods. 15 tohto zákona.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Ing. Jana Hurajová

vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10126

Doručuje sa

Slovenská správa ciest, M.Rázusa 104/A, 010 01 Žilina, Slovenská republika

Mesto Trenčín, Mierové nám. 2, 911 01 Trenčín, Slovenská republika

Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody, 811 06 Bratislava 1

Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúry, Kutuzovova 8, Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie L. Štúra 1, 812 35 Bratislava 15

Okresný úrad Trenčín, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín 1

Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava - mestská časť Ružinov

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik, Povodie dolného Váhu, odštepny závod, Ivana Krasku 3/834, 921 01 Piešťany 1

Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava-Staré Mesto

Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín 1

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trenčíne, Jesenského 36, 911 01 Trenčín

Registrátorne číslo záznamu: 0041128/2023

Vec: I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín - rozhodnutie zo zisťovacieho konania

Parafa	Dátum/čas	Meno	Pozícia	Org.útvár	Funkcia	V zast.	Zastúpil	Poznámka
Schválené	24.03.2023 11:34	Hurajová Jana, Ing.	vedúci	OU-TN- OSZP		Nie		