

Obsah

I. Údaje o navrhovateľovi	3
1. Názov	3
2. Identifikačné číslo	3
3. Sídlo	3
4. Oprávnený zástupca navrhovateľa	3
5. Kontaktná osoba	3
II. Názov zmeny navrhovanej činnosti	3
III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti	3
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	4
2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch ..	5
2.1. Popis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie	5
2.2. Stručný popis technického riešenia v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v r. 2013 ..	6
2.3. Popis technického riešenia navrhovanej zmeny	8
2.4. Požiadavky na vstupy	25
2.5. Údaje o výstupoch	27
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území	32
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	32
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	32
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	32
6.1. Geologické pomery	33
6.2. Geomorfologické pomery	35
6.3. Klimatické pomery	35
6.4. Hydrologické pomery	36
6.5. Pôdne pomery	38
6.6. Biotické pomery	38
6.7. Krajina	39
6.8. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability	40
6.9. Obyvateľstvo a osídlenie	41
6.10. Hospodárske pomery	43
6.11. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	46
IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva	47
1. Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery	47
2. Vplyvy na pôdu	48
3. Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery	48
4. Vplyvy na vody	49
5. Vplyvy na biotu	49
6. Vplyvy na krajinu	49
7. Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivitu	50
8. Vplyvy na chránené územia	52
9. Kumulatívne vplyvy	53
V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	54
VI. Prílohy	59
VII. Dátum spracovania	60
VIII. Spracovateľ oznámenia	60
IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	60

ZOZNAM SKRATIEK POUŽÍVANÝCH V DOKUMENTÁCII

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993
EPZ	elektrické predkurovacie zariadenie
EÚ	Európska únia
GL	genofondová lokalita (ÚSES)
k.ú.	katastrálne územie
LHC	lesný hospodársky celok
MBc	miestne biocentrum (ÚSES)
MBk	miestny biokoridor (ÚSES)
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MHD	mestská hromadná doprava
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NRBk	nadregionálny biokoridor (ÚSES)
NZE	náhradný zdroj energie
pamiatkový zákon	zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov
RBk	regionálny biokoridor (ÚSES)
rkm	riečny kilometer
SAD	Slovenská autobusová doprava
SO	stavebný objekt
TNS	trakčná napájacia stanica
ÚGD	Územný generel dopravy
ÚPN	územný plán
ÚSES	územný systém ekologickej stability
zákon o ochrane prírody a krajiny	zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
ÚGD mesta Žilina	Územný generel dopravy mesta Žilina (ŽU v Žiline, 2017)
zákon o posudzovaní	zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
žkm	železničný km (sžkm – starý žkm - súčasný; nžkm – nový žkm - po modernizácii)
ŽSR	Železnice SR
ŽST	železničná stanica

I. Údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Železnice Slovenskej Republiky, Bratislava

2. Identifikačné číslo

31 364 501

3. Sídlo

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

4. Oprávnený zástupca navrhovateľa

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
831 04 Bratislava 3

Ing. Slavomír Podmanický
generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.
splnomocnený navrhovateľom – Železnicami Slovenskej republiky, Bratislava

5. Kontaktná osoba

Manažér projektu
Ing. Martin Vangel
REMING CONSULT a.s.
vangel@reming.sk
041/7010749

Zodpovedný riešiteľ
Mgr. Michaela Seifertová
REMING CONSULT a.s.
seifertova@reming.sk
02/50201822

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

V r. 2012 bola do prevádzky spustená nová zriaďovacia stanica Žilina – Teplička, do ktorej boli presmerované všetky výkony z existujúcich vlakových staníc vo Vrútkach, Žiline a Žiline – zriaďovacej stanici. Vybudovanie novej zriaďovacej stanice, vyvolalo potrebu riešiť

- odstránenie morálne zastaranej nevyužívanej železničnej infraštruktúry v ŽST Žilina, zriaďovacej stanici Žilina a v ŽST Varín,

- modernizáciu technickej infraštruktúry pre dosiahnutie parametrov modernizovaných európskych tratí (dotknuté železničné trate Žilina – Čadca a Bratislava – Čierna nad Tisou sú zaradené medzi medzinárodné dopravné koridory ako súčasť IV. a Va. Paneurópskeho dopravného koridoru a v súčasnosti nespĺňajú kritériá, ktoré sa Slovensko zaviazalo plniť v dohodách AGC a AGTC),
- umožnenie prechodu prevádzky na ekonomicky výhodnejšiu striedavú elektrickú trakciu s jednofázovým systémom 25 kV, 50 Hz a plnohodnotného prechodu na dispečerské riadenie zmodernizovaných traťových úsekov.

Za týmto účelom je pripravovaná činnosť „**ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina**“, ktorá rieši modernizáciu železničného uzla Žilina od sžkm 199,200 trate Púchov – Žilina a od sžkm 251,109 trate Žilina – Čadca po sžkm 326,800 trate Žilina – Vrútky.

Potreba modernizácie vybraných železničných tratí vychádza zo snahy Slovenska o napojenie národných dopravných väzieb na európsku dopravnú sieť. Požiadavka modernizácie vybraných tratí nadväzuje na snahy EÚ vytvoriť fungujúci železničný systém s harmonizovanými kvalitatívnymi ukazovateľmi a so zvýšenou výkonnosťou.

Navrhovaná činnosť a jej zmeny nadväzujú na snahy Slovenska naplniť požiadavky vyplývajúce z prijatých medzinárodných dohovorov a prijatých národných dokumentov:

- AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985),
- AGCT (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993),
- Biela kniha EÚ – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011),
- Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 (MDPaT SR, 2010),
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy do roku 2020 (MDVaRR SR, 2013),
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (MDVaRR SR, 2015),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (MDVaRR SR, 2014),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2016 – 2020,
- Strategický plán rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 (MDVRR SR, 2017).

Dotknutý úsek železničnej trate zasahuje žel. trať Žilina – Čadca (súčasť VI. Paneurópskeho dopravného koridoru) a žel. trať Bratislava – Čierna nad Tisou (ležiaca na V. dopravnom koridore vetve Va). Zároveň je tento úsek súčasťou základnej siete jednotnej transeurópskej dopravnej siete TEN -T (koridorov základnej siete Baltsko-jadranského a Rýn - Dunaj), ktorá predstavuje nosný pilier vytvorenia silného homogénneho európskeho dopravného systému.

Predkladaná zmena nadväzuje na predmetnú navrhovanú činnosť.

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť „**ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina**“ rieši modernizáciu železničného uzla Žilina od sžkm 199,200 trať Púchov - Žilina, od sžkm 251,109 trate Žilina - Čadca po sžkm 326,800 trate

Žilina - Vrútky. Predmetná stavba je umiestnená vo viacerých obciach v okrese Žilina: Žilina (k. ú. Strážov, Žilina, Budatín), Teplička nad Váhom (k. ú. Teplička nad Váhom), Mojš (k. ú. Mojš), Gbeľany (k. ú. Gbeľany), Varín (k. ú. Varín) a Strečno (k. ú. Strečno).

Predkladaná zmena navrhovanej činnosti sa dotýka územia mesta Žilina, katastrálnych území Strážov, Budatín a Žilina.

Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti			
Kraj	Okres	Obec	Katastrálne územie
Žilinský	Žilina	Žilina	Žilina
			Strážov
			Budatín

2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

2.1. Popis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

Zmena navrhovanej činnosti nadväzuje na činnosť, pre ktorú prebehlo posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“):

„ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“

- doručenie zámeru 19.12.2012 (REMING CONSULT a.s.),
- rozhodnutie OUŽP Žilina, Odboru štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu zo zisťovacieho konania č.1900/2013/605/HnI zo dňa 26.2.2013,
- prerokovanie rozsahu hodnotenia 6.3.2013 na OUŽP Žilina a vydanie rozsahu hodnotenia,
- doručenie správy o hodnotení 19.7.2013 (REMING CONSULT a.s.),
- verejné prerokovania v Žiline 22.8.2013, Mojši 22.8.2013, Varíne (Gbeľany, Strečno) 26.8.2013 a v Tepličke nad Váhom 26.8.2013,
- spracovanie odborného posudku 10/2013 (RNDr. Vladimír Kočvara),
- **záverečné stanovisko č. OU-ZA-OSZP3/Z/2013/00277/HnI zo dňa 24.10.2013** Okresného úradu Žilina, Odboru starostlivosti o životné prostredie, Oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia.

Okresný úrad Žilina v záverečnom stanovisku **navrhovanú činnosť odporúča na realizáciu vo variante 1 (zelený variant)** na základe vykonaného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva s prihliadnutím na doručené stanoviská.

Odporúčaný variant sa ukázal ako najvhodnejší variant z hľadiska technicko-realizačných kritérií, vplyvu na abiotické prostredie, faunu a flóru a sociálnoekonomických kritérií. Dotknuté obce a verejnosť súhlasili so zeleným variantom z dôvodov zníženia hlukovej záťaže oproti nulovému variantu, najmenšieho zásahu do súkromného majetku bez nutnosti demolácie obytných a výrobných objektov a najmenšieho zásahu do brehových porastov a drevín.

Súčasťou záverečného stanoviska v stati VI./3 sú odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

2.2. Stručný popis technického riešenia v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v r. 2013

V zmysle prílohy č. 8 zákona o posudzovaní bola predmetná stavba zaradená do kapitoly 13. Doprava a telekomunikácie položky 4. Železničné stanice, terminály b) zmiešané (nákladné + osobné) od 5 koľají a položky č. 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov bez limitu, v rámci ktorých spĺňala parametre časti B pre zisťovacie konanie.

Východiskový stav

- sprevádzkovaná je nová zriaďovacia stanica Žilina – Teplička,
- svoj význam stráca pôvodná zriaďovacia stanica v lokalite Žilina – Strážov (koľajisko prestáva plniť svoj účel a stáva sa prebytočné - vlakovorba a nákladná prevádzka sa presunuli do novej zriaďovacej stanice Žilina – Teplička),
- možná rýchlosť jazdy cez celý uzol len 40 km z dôvodu zastaranej infraštruktúry a jej zlého technického stavu,
- v celom uzle je trakčné vedenie napájané jednosmerným napätím 3 kV a infraštruktúra pevných trakčných zariadení je zastaraná,
- pre súčasné a budúce nároky má osobná stanica nevyhovujúcu infraštruktúru (krátke ostrovné nástupištia, časť nástupíšť má len úrovňový prístup, usporiadanie zhlaví a koľají v stanici neumožňuje rýchlosť vyššiu ako 40 km/h, chýbajú zariadenia pre prístup osôb so zníženou pohyblivosťou),
- zastaraná infraštruktúra v medzistaničnom úseku Žilina – Varín neumožňuje zvýšenie traťovej rýchlosti a prechod na novú sústavu trakčného vedenia so striedavým napätím 25 kV,
- svoj význam stratila ŽST Varín (jej úlohu prevzala tranzitná skupina zriaďovacej stanice, súčasné koľajisko je prebytočné, stanica má nevyhovujúce nástupištia s úrovňovým prístupom).

Navrhovaná činnosť

Navrhovaná činnosť v zelenom variante spočívala v smerovom vedení trasy umožňujúcom traťovú rýchlosť 120 km/h (zvýšenie rýchlosti o 80 km/h z východiskových 40 km/h). Z hľadiska nadväznosti na modernizáciu predchádzajúcich úsekov predstavuje modernizácia predmetného úseku na rýchlosť 120 km/h logické riešenie z pohľadu vyrovnaného rýchlostného profilu a dynamiky jazdy vlakov.

Dĺžka úseku predstavuje 14 113 m, z ktorých 443 m je vedených mimo pôvodného železničného telesa.

Charakteristika (odporúčaného) zeleného variantu
--

Smerové vedenie žel. trate:

V celom úseku je trať riešená povrchovo.
--

V smere od Bratislavy od sžkm 199,700 sa navrhované riešenie výrazne odkláňa od existujúceho trasovania žel. trate. V sžkm 199,600 začína odbočka a zastávka Nová Žilina, ktorá je ukončená v zhlaví pred rušňovým depom sžkm 201,100. V úseku od osobnej stanice po Varín je smerovo totožný s východiskovým stavom.

Dopravná je 3-koľajná a nachádzajú sa na nej 2 krajné nástupištia dĺžky 250 m. Prístup na nástupištia je riešený podchodom. Kontajnerové prekladisko prenajaté f. INTRANS je napojené zo smerového oblúka v koľajovom triangli. V existujúcom koľajovom „triangli“ ostáva zachované rušňové depo, ktoré je napojené do novonavrhovaného stavu. V smere Bratislava – Košice je v koľajovom triangli navrhovaná rýchlosť 120 km/h, v smere Bratislava – Čadca 60 km/h a v smere Košice – Čadca taktiež 60 km/h.

Rýchlosť 120 km/h si vyžiadala výraznejšiu preložku trate v sžkm 0,600 – 1,100. Poloha preložky trate je určená piliermi cestnej estakády vedúcej ponad trať. Toto obmedzenie je určujúce pre polohu trate v úseku
--

Charakteristika (odporúčaného) zeleného variantu

medzi riekou Rajčanka a depom a je príčinou, že poloha trasy zeleného variantu vedie stredom územia existujúcej zriaďovacej stanice.

Výškové vedenie žel. trate: Výškový návrh zeleného variantu kopíruje existujúci stav koľajiska.

Mostné konštrukcie:

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti na trati a plnenia parametrov medzinárodných koridorov bude nevyhnutné odstrániť 7 úrovňových priecostí: žkm 199,572 (Strážov, prístup k rybníkom), žkm 201,500 a 338,557 (Bratislavská ul., prístup k depu), žkm 334,850 (prístupová cesta k terminálu v Tepličke n/Váhom), žkm 334,155 (prístupová cesta k žel. zastávke Teplička n/Váhom), žkm 329,941 (prístupová cesta od KIA MOTORS k zriaďovacej stanici), žkm 328,729 (prejazd medzi DOLVAP a obcou Varín).

Pre elimináciu bariérového efektu trate a zabezpečenie prístupu do záujmových území bude vybudovaných niekoľko nových mostných objektov: 2 cestné mimoúrovňové križenia (žkm 335,017; 200,494), 1 žel. most (žkm 336,981), 5 verejných podchodov pre chodcov a cyklistov (žkm 199,594; 201,400; 338,981; 334,977; 328,700) a 4 podchody pre cestujúcich (žkm 337,261; 337,161; 329,296; 200,494).

Pre morálnu zastaranosť bude potrebné zrekonštruovať viacero mostov: žkm 199,760 (žel. most cez Rajčianku), 338,670 (žel. most cez Váh), 327,632 (žel. most cez Varínku), 328,550 (žel. most koľaj v nadjazde), 329,750 (cestný nadjazd do Mojša), 330,146 (žel. most cez Gbeliansky potok), 330,995 (žel. most cez potok Kotrčina), 332,584 (žel. most koľaj v nadjazde), 334,860 (žel. most koľaj v nadjazde), 337,634 (žel. most cez potok Všívák), 337,694 (žel. most na Kysuckej ceste). Jestvujúce železničné mosty cez rieku Váh nie sú predmetom stavby – sú nové a vyhovujúce pre budúce potreby prevádzky.

Osobná stanica Žilina:

V priestore osobnej stanice Žilina sú v súčasnosti 2 ostrovné nástupištia, ktoré majú prístup mimoúrovňovo podchodom. V rámci modernizácie bude 1 ostrovné nástupište dobudované, súčasné budú nástupištia predĺžené podľa požiadaviek prevádzky a predpisov. Vľavo od staničnej budovy (západne) sa nachádzajú aj 4 kusé (tupé) koľaje s jazykovými nástupišťami nevyhovujúcej šírky. Tie budú rovnako v rámci modernizácie zrekonštruované a nahradené 3 nástupiskami s minimálnou šírkou 6m. Pôvodný podchod pre cestujúcich vyúsťujúci na ulicu Národná bude predĺžený a vyústený až za koľajisko na ulicu Uhoľná. Okrem neho bude v novej polohe (medzi budovou pošty a staničnou budovou) vybudovaný nový podchod pre cestujúcich a batožinový podchod (obe budú siahať len po tretie nástupište), batožinový bude vybavený nákladnými výťahmi. Pre imobilných bude umožnený prístup do batožinového podchodu k výťahom. Zásah do staničnej budovy sa predpokladá len v nevyhnutnej miere v mieste vyústenia nového podchodu.

Zrušenie zastávok a ŽST: Jestvujúca neprevádzkovaná zastávka Teplička nad Váhom bude zrušená. Rovnako bude zrušená ŽST Varín so súčasnými deviatimi koľajami - z dopravného hľadiska sa zmení na odbočku a zastávku s tromi koľajami. Zastávka bude mať dve krajné nástupištia (v súčasnosti má tri s nevyhovujúcou dĺžkou, šírkou a úrovňovým prístupom na nástupištia pre cestujúcich) s dĺžkou 250 m a prístup na ne bude zabezpečený podchodom pre cestujúcich.

Iné: Pozdĺž celej stavby budú zrealizované protihlukové opatrenia podľa záverov vypracovanej Hlukovej štúdie.

Trakčné a energetické zariadenia: V celom rozsahu železničného uzla Žilina bude zrekonštruované trakčné vedenie pripravené na prevádzku striedavým prúdom s napätím 25 kV. V smere na východ pred železničnými mostmi cez rieku Váh bude vybudovaná nová trakčná napájacia stanica, ktorá nahradí súčasnú meniareň pre jednosmernú trakciu. Nová TNS bude napájať trakčným elektrickým prúdom celý železničný uzol Žilina od Bytče až po Strečno, (v budúcnosti – po modernizácii trate ZA-KE, až po TNS Kraľovany) vrátane dokončenej zriaďovacej stanice Žilina – Teplička). Z ďalších náročnejších energetických zariadení a objektov budú v stavbe vybudované zariadenia na predkurovanie osobných vlakov, ohrev výhybiek a osvetlenie koľajiska a budov.

Objekty pozemného staviteľstva: Realizácia nových objektov sa sústreďí do priestoru osobnej stanice – nové nástupištia, výťahy, prestrešenie nástupíšť. Je pravdepodobné, že vyústenie nového podchodu pre cestujúcich spolu s batožinovým podchodom vyvolá lokálnu potrebu úpravy staničnej budovy. V centre riadenia dopravy v budove riadenia dopravy ŽST Žilina – Teplička budú adaptované vnútorné priestory. Každý podchod pre verejnosť bude mať schodiská a rampy zastrešené ako ochranu pred poveternostnými vplyvmi. Pre potreby umiestnenia technológií novej trakčnej napájacej stanice sa vybudujú nové objekty – prestrešenie stanovišť transformátorov a prevádzková budova s oplotením areálu.

Preložky inžinierskych sietí: Najväčší rozsah preložiek sietí sa predpokladá v mieste osobnej stanice, z dôvodu najväčšieho rozsahu prác pod úrovňou terénu. Ďalšími miestami, kde sa predpokladajú preložky sietí, sú miesta budovania mimoúrovňových križení v zmysle vyššie uvedených tabuliek pre mosty a podchody. Presný rozsah potrebných preložiek sietí bude známy po ich vytyčení správcami.

Spevnené plochy a cestné komunikácie: Rozhodujúcimi z pohľadu výstavby cestných komunikácií sú nový nadjazd v ŽST Nová Žilina v km 200,494 s príslušnými komunikáciami, a nový cestný nadjazd k terminálu intermodálnej prepravy – TIP - v Tepličke nad Váhom v km 335,017. Nadjazd v žkm 200,494 zabezpečí budúci mimoúrovňový prístup do územia uvoľneného po odstránení jestvujúcej zriaďovacej stanice medzi železničnou traťou a Váhom a umožní ďalšie plnohodnotné využitie novovzniknutého územia pre kultivovanú urbanizáciu. Komunikáciu nadjazdu bude tvoriť dvojpruhová cestná komunikácia o dĺžke 480, so šírkou jazdných pruhov 3,50 m, s postrannými chodníkmi. Neďaleko cestného nadjazdu je situovaná nová zastávka Nová Žilina. Pre cestné napojenie rekreačnej oblasti Žilina – Strážov bude vybudovaná nová cestná komunikácia so spevneným

Charakteristika (odporúčaného) zeleného variantu

povrchom medzi popisovaným podjazdom v a pôvodným priecestím, ktorá na prechod ponad rieku Rajčianku využije pôvodný žel. most. Uvažovaná je jej šírka 6m, dĺžka 700 m.

Klesanie železničnej trate smerujúcej na Rajec znemožňuje úrovňové križovanie s Bratislavskou ulicou a jej súčasné napojenie na Sasinkovu ulicu. Z dôvodu potreby zapojenia Bratislavskej ulice do základného komunikačného systému mesta bude ulica Bratislavská paralelne s traťou na Rajec predĺžená do križovatky (riešenej ako kruhový objazd) Kysucká – Hviezdoslavova. Sasinkova ulica bude v primeranej vzdialenosti pred kruhovou križovatkou Kysucká – Hviezdoslavova napojená do Bratislavskej ulice a jej zostávajúci úsek bude zaslepený a bude tvoriť dopravnú obsluhu jestvujúcich bytových domov a prevádzok.

Nový nadjazd v žkm 335,017 ponad žel. trať a riečny biokoridor je zaústený do cesty II/583A v mieste plánovanej mimoúrovňovej križovatky. Bude zabezpečovať prístup k terminálu intermodálnej prepravy s kontajnerovým prekladiskom. Komunikácia nadjazdu bude dvojpruhová so šírkou jazdného pruhu 3,50 m. Dĺžka komunikácie bude 622 m.

2.3. Popis technického riešenia navrhovanej zmeny

Pôvodné posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti prebehlo v roku 2013. Pôvodná dokumentácia EIA bola realizovaná v predprojektovom štádiu, preto nebolo možné odhadnúť presný rozsah stavebných objektov a prevádzkových súborov.

V nasledujúcich rokoch boli vypracované ďalšie stupne projektovej dokumentácie:

- dokumentácia stavebného zámeru (REMING CONSULT a.s., 12/2013 a 09/2017),
- dokumentácia pre územné rozhodnutie (REMING CONSULT a.s., 12/2014, 06/2016, 09/2017),
- dokumentácia pre stavebné povolenie (REMING CONSULT a.s., 07/2016),
- dokumentácia realizácie stavby (REMING CONSULT a.s., 02/2017).

Projektový vývoj navrhovanej činnosti vrátane vyššieho stupňa poznania dotknutého územia, rešpektovania doplňujúcich požiadaviek navrhovateľa a vznesených pripomienok dotknutých orgánov vyvolali viaceré zmeny, ktoré sú predmetom tohto oznámenia.

K najvýznamnejším zmenám navrhovanej činnosti v porovnaní s pôvodným riešením patria:

- nové cestné mimoúrovňové prepojenie ul. 1. mája s ul. Uhoľná a následne s cestou I/60 (nový cestný nadjazd v žkm 336,975 namiesto plánovaného podjazdu),
- nová cestná infraštruktúra súvisiaca s novým mimoúrovňovým prepojením ul. 1 mája – Uhoľná – Ľavobrežná,
- predĺženie existujúceho podchodu pre peších v žkm 337,261 z ul. Národná až za ul. Uhoľná (namiesto pôvodného predĺženia po ul. Uhoľná),
- rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Váh vrátane doplnenia novej lávky pre chodcov a cyklistov,
- vybudovanie parkoviska pri žel. zastávke Nová Žilina (resp. Žilina odbočka),
- rekonštrukcia priestorov WC jestvujúcej staničnej budovy a prístavba budovy riadenia dopravy,
- rekonštrukcia jestvujúcej trakčnej napájacej stanice (namiesto vybudovania novej trakčnej napájacej stanice),
- zmeny v návrhoch protihlukových stien.

Zmeny v koľajovom riešení a v riešení žel. zastávok a žel. staníc

V ďalších stupňoch vývoja projektu navrhovanej činnosti boli špecifikované jednotlivé stavebné objekty. Vyšším stupňom poznania dotknutého územia a rešpektovaním požiadaviek dopravnej technológie nastali drobné zmeny pôvodne navrhnutého koľajového riešenia a nástupíšť.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-32-01	Žilina Strážov - Žilina os. stanica, železničný zvršok	zmena
53-32-02	Žilina Strážov - Žilina os. stanica, železničný spodok	zmena
53-32-03	Žilina os. stanica - Žilina Budatín, železničný zvršok	zmena
53-32-04	Žilina os. stanica - Žilina Budatín, železničný spodok	zmena
53-32-05	Žilina os. stanica, železničný zvršok	zmena
53-32-06	Žilina os. stanica, železničný spodok	zmena
53-32-07	Zastávka Žilina odbočka, nástupištia	zmena
53-32-08	Žilina os. stanica, nástupištia	zmena
53-32-09	Žilina Strážov - Žilina os. stanica, železničný zvršok - demontáž	
53-32-10	Žilina os. stanica - Žilina Budatín, železničný zvršok - demontáž	
53-32-11	Žilina os. stanica, železničný zvršok - demontáž	
53-32-12	Ružňové depo Žilina, rekonštrukcia vnútroareálového priestoru	zmena
53-632-01	Žilina Strážov - Žilina os. stanica, dočasné objekty železničného zvršku	
53-632-02	Žilina Strážov - Žilina os. stanica, dočasné objekty železničného spodku	
53-632-03	Žilina os. stanica, dočasné objekty železničného zvršku	zmena
53-632-04	Žilina os. stanica, dočasné objekty železničného spodku	zmena
53-632-05	Žilina os. stanica, dočasné nástupištia	zmena

Zmeny v koľajovom riešení

- Zmena odklonu modernizovanej žel. trate od trate existujúcej od sžkm 199,900, pôvodne bol odklon uvažovaný od sžkm 199,700. Dôvodom je zmena konštrukčného riešenia mostných objektov podľa požiadaviek správcu a prevádzky počas výstavby (požiadavka na dve samostatné nosné konštrukcie pre každú koľaj zvlášť), ktorá si vyžiadala posun osi koľaje o cca 2,0 m, čo pri malom uhle odbočenia vytvára veľký posun bodu odklonu novej trasy od súčasnej.
- Zmena polohy koľají od 0,0 m po 4,75 m v mieste preložky trate v sžkm 0,600 – 1,100 kvôli zvýšeniu počtu koľají z 2 na 3.
- Zmena osovej vzdialenosti koľají v k. ú. Strážov - odsun koľaje č. 302b z dôvodu potreby vloženia koľajovej spojky.
- Zmena smerového vedenia koľají v zastávke Žilina odbočka - napojenie a úprava koľají pre zabezpečenie prístupu k jestvujúcim pracoviskám ZSCS.
- Zmena koľajového riešenia v obvode ŽST Žilina reflektujúca zrušenú vlečkovú koľaj do areálu bývalých PCHZ a zmeny koľajiska v priestore pri ul. P. O. Hviezdoslava.
- Úprava smerového vedenia koľají v depe ZSCS a zmena počtu koľají v lokalite depo v medzistaničnom úseku Žilina zriaďovacia stanica – Žilina - vybudovanie 4 nových koľají a novej výťažnej koľaje z točne.
- Úprava koľaje 1m vlečky v ŽST Žilina pre zabezpečenie únosnosti pre nové transformátory.
- Mierna zmena trasovania napojenia vlečky Vlečka Rail Cargo Operator, s.r.o. (pôvodne INTRANS), osovo o cca 3,1 m, z dôvodu zmeny riešenia púchovského zhlavia ŽST Žilina.

Zmeny v riešení žel. zastávky Nová Žilina (tzv. žel. zastávka Žilina odbočka)

- Postupným projektovým vývojom nastala zmena v názve zastávky „Nová Žilina“ na „Žilina odbočka“. Následne vyvstala požiadavka Odboru dopravy GR ŽSR na zmenu názvu zastávky na „Žilina predmestie“. Keďže pre navrhovanú činnosť už prebehli viaceré konania, v ktorých bola predložená projektová dokumentácia uvádzajúca názov „Žilina odbočka“, pre zjednotenie situácie zostal v projektovej dokumentácii zachovaný práve tento názov zastávky. Pre výsledné určenie názvu žel. zastávky

bude však navrhovateľ ešte žiadať o vyjadrenie Dopravný úrad, ktorý má v kompetencii určovanie názvov tarifných bodov pre verejnú osobnú dopravu.

- Zmena v dĺžke krajných nástupíšť z pôvodne uvažovaných 250 m na 180 m z dôvodu zmeny stratégie ŽSR. Na základe skúseností využitia celej dĺžky nástupíšť a z dôvodu zaraďovania dvojpodlažných skrátených vlakových súprav do prevádzky osobnej železničnej dopravy je postačujúca dĺžka nástupíšť 180m. Nová zastávka Žilina odbočka je z dôvodu skrátenia nástupíšť uvažovaná od sžkm 200,141 – 200,321 (v pôvodnom riešení 199,600 – 201,100).
- Posun polohy nástupíšť v smere na Bratislavu do polohy mimo uvažovaný cestný nadjazd – dôvodom je zjednodušenie konštrukcie mostných objektov, zároveň, priblížením zastávky k Strážovu sa pre jeho obyvateľov zlepši prístup na zastávku.

Zmeny v riešení ŽST Žilina

- Zmena požadovanej dĺžky manipulačnej koľaje na 550 m pre obsluhu strategickkej vlečky Tepláreň, a.s.
- Zmena v dĺžke nástupíšť pre regionálne vlaky z pôvodne uvažovaných 250 m na max. 180 m podľa aktualizácie stratégie ŽSR.
- Predĺženie podchodu pre cestujúcich vyúsťujúcim na ul. Národná až za ul. Uhoľná k futbalovému štadiónu namiesto pôvodného riešenia predĺženia za koľajisko na ul. Uhoľná. Dôvodom zmeny je požiadavka mesta Žilina z dôvodu zvýšenia bezpečnosti chodcov.
- V novej polohe sa uvažovalo vybudovať nový podchod pre cestujúcich a tzv. batožinový podchod vybavený nákladnými výtahmi, pričom prístup k výtahom mal byť umožnený imobilným. Zmena tohto riešenia spočíva v riešení podchodu len pre cestujúcich, v posune jeho polohy o cca 15 m v smere na Bratislavu (situovaný do novej budovy riadenia dopravy) a v doplnení výtahov pre zvýšenie komfortu cestujúcich.

Zmeny v rušňovom depe v Žiline

- Rekonštrukcia jestvujúcich priechodov pre zamestnancov vrátane úpravy príľahlých komunikácií, konkrétne priechod do „triangla“ ako jediný prístup a priechod k čerpacej stanici pohonných hmôt (ZSCS). Dôvodom vyvolaných úprav je zmena polohy jestvujúcich koľají.

Zmeny v dočasných objektoch

- Vyvolané zmeny dočasných objektov žel. zvršku, žel. spodku a dočasných nástupíšť nastali z dôvodu vyššej miery poznania dotknutého územia.

Zmeny v mostných objektoch

Vyšší stupeň projektovej dokumentácie priniesol viaceré zmeny v riešení mostných objektov a mimoúrovňových križení cestných komunikácií. Za najvýznamnejšiu zmenu možno však označiť návrh nového cestného prepojenia ul. 1. mája – Uhoľnej – Ľavobrežnej.

Pôvodná EIA riešila návrh predĺženia ul. 1. mája križovaním žel. trate v žkm 336,981 novým žel. mostom (cestným podjazdom), ktorý by neskôr umožnil dobudovanie predĺženia ul. 1. mája v podjazde a jeho následné zapojenie do ul. Uhoľnej a Ľavobrežnej. Predmetom navrhovanej činnosti bol len samotný cestný podjazd, nie súvisiace cestné komunikácie.

Nové prepojenie je navrhované vybudovaním nového cestného nadjazdu aj s príľahlou cestnou infraštruktúrou. Zabezpečí sa tak mimoúrovňové križovanie so žel. traťou v žkm 336,975. Jedná sa o trvalé cestné prepojenie, ktoré však počas realizácie stavby

modernizácie žel. trate v uzle Žilina bude slúžiť aj na zabezpečenie obslužnosti územia počas uzávierky podjazdu na ul. Kysucká, ktorá je nevyhnutná pri rekonštrukcii žel. mosta.

Ďalej je navrhnuté predĺženie existujúceho podchodu pre peších z ul. Národná až za ul. Uhoľná, čím bude zabezpečený prechod pre peších popod žel. trať počas uzávery podjazdu na ul. Kysucká. Pôvodne končilo predĺženie pred ul. Uhoľná.

Zdôvodnenie zmien

Na základe súčasného stavu dopravy, mesto Žilina nesúhlasilo s vydaním stavebného povolenia na horeuvedenú stavbu ako celok. Vo svojom záväznom stanovisku č. 726/2017-1251/2017/OD/Mo z 12.1.2017 požiadalo o doplnenie funkčného mimoúrovňového križovania železničnej trate, ktoré bude v súlade s generelom dopravy mesta Žilina a platným ÚPN Žilina vrátane jeho schválených doplnkov, kde sa uvažuje s mimoúrovňovým prepojením ulíc Májová, Uhoľná a Ľavobrežná. Dôvodom je úplné uzavretie ul. Kysucká v časti podjazdu počas realizácie predmetnej stavby. Zároveň bude toto prepojenie aj ako trvalý stav.

Medzi najdôležitejšie časti základného komunikačného systému mesta Žilina patrí II. mestský okruh tvorený ulicami Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova. Okruh je nadmerne zaťažovaný, zasahuje do hlavnej pešej trasy pred ŽST, nachádza sa na ňom výrazne preťažená križovatka so Španyolovou ul., križovatka so silne zaťažovou ul. Kysucká napojenou úzkym vjazdom popod žel. trať a tiež autobusová stanica (SAD). V predchádzajúcom období bol okruh niekoľkokrát študovaný s cieľom riešenia preťaženia, analýzy možností preferovania MHD na okruhu, po ktorom je vedená podstatná časť liniek, ale tiež s cieľom vytvorenia predstaničného námestia s vylúčením dopravy s výnimkou MHD. Súčasťou analýz bolo aj preťaženie vstupov do centra mesta ul. Kysucká a Na Horevaží.

Z analýz v rámci riešenia územného plánu mesta Žilina a Územného generelu dopravy mesta Žilina („ÚGD mesta Žilina“) vyplynulo niekoľko možností riešenia. Modelové riešenie výhľadových dopravných vzťahov preukázalo, že najvhodnejším riešením je kombinácia zjednosmernenia časti II. okruhu s výstavbou prepojenia ul. Májová – Uhoľná – Ľavobrežná. Zjednosmernenie časti okruhu by umožnilo okrem zvýšenia plynulosti dopravy a zníženia zaťažosti križovatiek aj vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD, a tým zvýšenie jej atraktivity. Dôležitým predpokladom však zostalo riešenie Hviezdoslavovej ul. popred ŽST a tiež riešenie nadmernej záťaže ul. Kysuckej. Dopravný model preukázal, že optimálnym riešením je vybudovanie prepojenia ul. 1. mája a Uhoľnej s mimoúrovňovým križovaním žel. trate a s napojením na ul. Ľavobrežná.

Vybudovanie mimoúrovňového križovania a napojenie na ul. Ľavobrežnú a Uhoľnú vytvára novú časť II. okruhu po trase 1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov a pri rozšírení ul. Kysucká umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD pred ŽST, tým aj vytvorenie kvalitného predstaničného námestia. Ďalším významným pozitívom riešenia je pri prepojení ul. Májovej a Ľavobrežnej aj odľahčenie v súčasnosti neúmerne zaťaženej Kysuckej ul.

Zmeny mostných objektov uvedené v tabuľke spočívajúce v zmene staničenia sú administratívneho charakteru. U niektorých existujúcich objektov bolo staničenie v pôvodnej EIA použité z evidencie mostných objektov ŽSR. Podľa skúseností táto evidencia z pohľadu staničenia nie vždy odráža skutočnú polohu mosta v dôsledku historických zmien pri vývoji staničenia tratí pri ich budovaní a prestavbách – niektoré mosty majú aj 100 rokov. Vyšší stupeň projektovej dokumentácie umožnil upresniť skutočnú polohu mostného objektu.

Dokumentácia pre Staničenie je administratívna záležitosť a nevyjadruje vždy nevyhnutne praktickú polohu.

Tabuľka nižšie sumárne uvádza prehľad zmien navrhovanej činnosti v mostných objektoch.

Staničenie objektu (sžkm)	Stavebný objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
Nové mostné objekty				
199,594	Objekt č. 1a Podchod pre chodcov a cyklistov do rekreačnej oblasti Žilina – Strážov	53-33-01 Žilina Strážov, podchod pre chodcov a cyklistov, sžkm 199,584	podchod riešený v starej osi	posun km polohy cca 10 m v smere na Bratislavu z dôvodu vyššieho poznania lokality a detailného riešenia výstupov z podchodu (rampy a schodiská)
200,494	Objekt č. 2a Cestný nadjazd a podchod pre prístup na nástupištia v novej zastávke Nová Žilina	53-33-04 Most cestného nadjazdu pri zastávke Žilina odbočka, sžkm 200,494	200 m od starej osi vľavo	- rozdelenie pôvodného objektu na dva podobjekty - zmena polohy cestného nadjazdu, ktorý sa posúva smerom na Bratislavu - posun km polohy podchodu pre cestujúcich v smere na Bratislavu z dôvodu zmeny polohy nástupíšť žel. zastávky
		53-33-05 Zast. Žilina odbočka, podchod pre cestujúcich, sžkm 200,494		
201,400	Objekt č. 3a Podchod pre chodcov a cyklistov (k depu)	53-33-06 Podchod pre chodcov a cyklistov pri lokomotívnom depe, sžkm 201,500	35 m od starej osi vľavo	- posun km polohy zmenou uhla križovania a prispôbením výstupov z podchodu - dôvodom posunu polohy podchodu je vyššie poznanie lokality a prispôbenie polohy a výstupov (rámp, schodísk) v danej lokalite
338,981	Objekt č. 4a Podchod pre chodcov a cyklistov	53-33-08 Podchod pre chodcov a cyklistov v Budatíne, sžkm 250,964	podchod riešený v starej osi	- zmena polohy rámp a schodísk podchodu – rampy budú realizované ako zalomené a schodiská budú pozdĺžne s koľajou - dôvodom zmien je vyššie poznanie predmetnej lokality, detailné riešenie výstupov z podchodu k jestvujúcim komunikáciám pre peších - posun km polohy cca 10 m v smere na ŽST Žilina z dôvodu zmien výstupov z podchodu a snahy o zachovanie jestvujúcej príľahlej budovy
337,261	Objekt č. 5a Podchod pre cestujúcich – predĺženie k ulici Uhoľná	53-33-11 Rekonštrukcia a predĺženie podchodu pre chodcov z ulice Národná, sžkm 337,261	podchod riešený v starej osi	- predĺženie existujúceho podchodu pre chodcov až za ul. Uhoľná k futbalovému štadiónu - dôvodom je požiadavka mesta a zvýšenie bezpečnosti, nakoľko po modernizácii bude ul. Uhoľná súčasťou II. mestského okruhu a intenzita dopravy tu stúpne - doplnenie osobných

Staničenie objektu (sžkm)	Stavebný objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
				výťahov pre zvýšenie komfortu cestujúcich
337,161	Objekt č. 6a Nový podchod pre cestujúcich a verejnosť a batožiny	53-33-12 Žilina os. stanica, podchod pre cestujúcich, sžkm 337,161	podchod riešený v starej osi	- podchod bude slúžiť len pre cestujúcich - zrušenie batožinového podchodu s nákladnými výťahmi z dôvodu nevyužívania tejto formy prepravy v súčasnosti - zmena polohy podchodu cca 15 m v smere na Bratislavu a situovanie s napojením do budovy riadenia dopravy
336,981	Objekt č. 7a Predĺženie ulice 1. mája	53-33-19 Most cestného nadjazdu na ulici 1. mája, nžkm 336,975	cestný podjazd v starej osi	- zrušenie pôvodného objektu podjazdu z dôvodu vyššej miery poznania lokality - doplnenie nového objektu cestného nadjazdu pre zabezpečenie plnohodnotného prepojenia ul. 1 mája – Uhoľná - Ľavobrežná
Rekonštrukcia jestvujúcich mostných objektov				
199,760	Objekt č. 1b Rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Rajčianka	53-33-02 Rekonštrukcia železničných mostov cez Rajčianku, sžkm 199,880	v starej osi	zmena určenej km polohy
199,760	Objekt č. 2b Prestavba železničného mosta na cestný most cez rieku Rajčianka	53-33-03 Prestavba železničného mosta cez Rajčianku na cestný most, sžkm 199,850	v starej osi	zmena určenej km polohy
338,670	Objekt č. 3b Rekonštrukcia železničného mosta cez Váh (Budatín)	53-33-07 Rekonštrukcia železničných mostov cez Váh, sžkm 250,693	v starej osi	- doplnenie novej lávky pre chodcov a cyklistov vrátane priliehlych komunikácií pre chodcov a cyklistov. - s chodníkom a cyklochodníkom bolo v pôvodnej EIA uvažované, došlo k spresneniu technického riešenia, ktoré rešpektuje dohodu VÚC a ŽSR o fyzickom oddelení objektov v správe VÚC a ŽSR
327,632	Objekt č. 12b Rekonštrukcia železničného mosta na Kysuckej ceste	53-33-09 Rekonštrukcia železničného mosta ponad ulicu Kysucká, sžkm 337,694	v starej osi	zmena určenej km polohy
337,634	Objekt č. 11b Rekonštrukcia železničného mosta cez potok Všívák	53-33-10 Rekonštrukcia železničného mosta ponad potok Všívák, sžkm 337,634	v starej osi	bez zmeny
Ostatné úpravy mostných objektov				
0,400	-	53-33-15	-	bez zmeny

Staničenie objektu (sžkm)	Stavebný objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
		Ochranné siete na cestnom nadjazde, sžkm 0,400 (nžkm 201,600)		
251,100	-	53-33-18 Ochranné siete na cestnom nadjazde, sžkm 251,100	-	• bez zmeny
335,300	-	53-33-16 Úpravy na železničných mostoch cez Váh, sžkm 335,300	• nebolo uvažované s rekonštrukciou mosta cez rieku Váh smerom na Tepličku nad Váhom	• uvažovaná estetická úprava mosta (obnova protikorózneho náteru) a čiastočné opravy niektorých prvkov
336,068	-	53-33-14 Ochranné siete na cestnom nadjazde, sžkm 336,068	-	• bez zmeny

Zmeny v oporných konštrukciách

Vyšší stupeň poznania geotechnických charakteristík dotknutého územia a dispozičných možností nového žel. telesa viedol k návrhu viacerých oporných konštrukcií. Oporné múry zachytávajú teleso žel. trate na miestach, kde nie je možné zriadiť násyp, resp. je snaha znížiť zásah mimo žel. pozemkov.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu
53-32-02	Žilina Strážov – Žilina os. stanica, železničný spodok, ŽSR (zahŕňa oporný múr č.1 a č.2)
53-33-17	Oporný múr železničného telesa pri podjazde Kysucká ul.

V dôsledku výstavby cestného prepojenia ul. 1. mája – Uhoľná – Ľavobrežná s mimoúrovňovým križovaním žel. trate boli do projektu doplnené ďalšie oporné objekty.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu
SO 53-33-20	Oporný múr pri nadjazde na ul. 1. mája
SO 53-33-21	Oporný múr pri nadjazde vedľa cesty I/60
SO 53-33-22	Oporný múr pri miestnej komunikácii v súbehu s ul. Ľavobrežná
SO 53-33-23	Oporný múr na ul. Uhoľná

Zmeny v objektoch cestných komunikácií

Najrozsiahlejšou zmenou navrhovanej činnosti je nová cestná infraštruktúra navrhnutá z dôvodu výstavby nového cestného nadjazdu v lokalite ul. 1. mája – Uhoľná – Ľavobrežná.

Súčasťou zmien je návrh rozšírenia ul. 1. mája s úpravou križovatky s ul. P. O. Hviezdoslava.

Vybudovaná bude tiež komunikácia nového nadjazdu vedúceho z ul. 1. mája ponad žel. trať v sžkm 336,975. Táto komunikácia bude následne napojená na ul. Uhoľná, ktorá sa v novonavrhovanom stave napojí na cestu I/60 svetelne riadenou stykovou križovatkou tvaru T. Vybudované tu budú pripojovacie a odbočovacie pruhy a osadené zvodidlá.

Ďalšou zmenou je vybudovanie miestnej komunikácie pozdĺž cesty I/60 s napojením na navrhovanú okružnú križovátku ul. Kysucká a Ľavobrežná, ktorá zabezpečí prístup k pozemkom investície MC Štadión.

Súčasťou zmien cestných komunikácií sú aj doplňujúce návrhy na dobudovanie komunikácií pre peších a prístupových komunikácií.

Zoznam nových objektov cestných komunikácií uvádza tabuľka nižšie.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu
53-38-11	Žel. most cez Váh v Budatíne, komunikácia pre chodcov a cyklistov
99-38-01	Žilina os. stanica, TNS, spevnené a nespevnené plochy a komunikácie
53-38-12	Úprava prístupovej komunikácie k opravovni nákladných vozňov
53-38-13	Komunikácia nadjazdu na ulici 1. mája
53-38-14	Úprava ulice 1. mája a križovatky s ul. P. O. Hviezdoslava
53-38-15	Úpravy cesty I/60 - Ľavobrežná
53-38-16	Predĺženie ulice Uhoľná
53-38-17	Komunikácie pre peších v súbehu s ul. Ľavobrežná
53-38-18	Okružná križovatka ul. Kysucká s cestou I/60
53-38-19	Miestna komunikácia v súbehu s ul. Ľavobrežná
53-38-20	DDZ súvisiace s výstavbou komunikácie nadjazdu a úpravou nadväzujúcich komunikácií

Zdôvodnenie zmien nových objektov

Napojenie predĺženia ulice 1. mája

- Mimoúrovňové križovanie ul. 1. mája so žel. traťou bolo pre návrh ÚGD mesta Žilina pôvodne riešené formou podjazdu, čo sa preukázalo ako technicky veľmi problematické a hlavne neumožňujúce plnohodnotnú úrovňovú križovatku s Ľavobrežnou ul. Preto bola analyzovaná možnosť riešenia nadjazdom nad žel. traťou, ktorá sa ukázala ako technicky aj dopravne výhodnejšia.
- Nadjazd je možné realizovať s ukončením pred križovatkou 1. mája – Milcova, s možnosťou smerovania dopravy po výjazdu na ulice Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie výhľadovo predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Riešenie vychádza z predpokladu, že predĺženie Májovej po Uhoľnú a Ľavobrežnú bude obojsmerné.
- Nevýhodou tohto riešenia je potreba priestorového zásahu do súčasného areálu autobusovej stanice, s ktorým sa spája nutnosť stavebných úprav v jej priestore, čo rieši zámer iného investora. Vyplýva z nutnosti zachovania dopravného prepojenia ul. 1. mája – Hviezdoslavova, vyžadujúceho si rozšírenie ul. 1. mája o jeden jazdný pruh v každom smere, lokalizovaný vedľa novej komunikácie v smere na Ľavobrežnú. Jazdné pruhy zasiahnu do územia súčasného parkovacieho pruhu a tiež do chodníka pozdĺž autobusovej stanice. Na druhej strane zasiahnu do areálu ŽSR.

Zmena funkcie miestnych komunikácií

- Návrh prináša zmenu funkcie ul. P. O. Hviezdoslava popred ŽST Žilina a presun II. okruhu cez predĺženú ul. 1. mája na Uhoľnú a Kysuckú. Zmení priestorovo celý okruh, pričom ul. Uhoľná je nevyhnutné ponechať v dvojsmernej prevádzke vzhľadom na radiálu Kysucká a jej napojenie na II. okruh. Rovnako ul. Kysuckú je nutné zachovať v obojsmernej premávke po celej dĺžke, z čoho vyplýva požiadavka zachovania jej podjazdu popod žel. trať ako obojsmernej komunikácie v rozšírenom 4-pruhovom priečnom usporiadaní.
- Hviezdoslavova ul. bude v úseku pred ŽST (od križovatky s Dlabačovou) riešená ako ukľudnená formou predstaničného námestia s povolenou dopravou MHD. V úseku od ŽST po križovátku s Kysuckou ul. bude povolená dopravná obsluha v súvislosti s prístupom k hotelu Polom a k ŽST. Vjazd a výjazd na autobusovú stanicu bude realizovaný len z ul. Milcova, ktorá bude zároveň určená len pre dopravnú obsluhu.

- Do budúcnosti sa predpokladá opätovné otvorenie križovatky Dlabačova – Hviezdoslavova za účelom napojenia územia na druhý okruh bez nutnosti prejazdu širším centrom mesta.

Zmena križovatiek

- Navrhované riešenie ovplyvní niekoľko križovatiek II. mestského okruhu. Križovatka 1. mája – Milcova bude vzhľadom na intenzitu vjazdu a výjazdu autobusov z/do autobusovej stanice riešená ako svetelne riadená – dynamické riadenie na základe dopravných detektorov na Milcovej. Križovatka Hviezdoslavova – 1. mája bude priestorovo upravená vzhľadom na vybudovanie mostného objektu.
- Zmena funkcie MK Uhoľná si vyžiada úpravy dopravného riešenia na Kysuckej ul., na ktorej sa predpokladá pokles intenzity z dôvodu presmerovania dopravy na predĺženú ul. 1. mája. Ul. Uhoľná bude predĺžená po Ľavobrežnú, bude vytvorená nová križovatka, ktorá vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie bude riešená ako svetelne riadená s dynamickým riadením. Predĺžená ul. 1. mája sa pripojí na Uhoľnú novou úrovňovou stykovou križovatkou.
- Súčasťou stavby je príprava na výhľadové napojenie areálu PRETO Žilina (MC Štadión) na Ľavobrežnú ul. Napojenie bude realizované zo samostatného jazdného pruhu, ktorý sa odpojí z novonavrhovanej okružnej križovatky na Kysuckej ul. a pripojí sa na Ľavobrežnú ul. pred križovatkou s Uhoľnou ul.

V dôsledku spresnenia technického riešenia a vyššieho stupňa poznania dotknutého územia bolo možné konkretizovať zoznam cestných stavebných objektov navrhovanej činnosti (tabuľka nižšie). Niektoré z uvedených objektov boli pozmenené pre zabezpečenie lepšieho prepojenia dotknutého územia.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-38-01	Prístupová komunikácia k podchodu pre chodcov a cyklistov v Strážove, sžkm 199,594	• Prispôsobenie novému riešeniu výstupov z podchodu.
53-38-02	Komunikácia cestného nadjazdu pri zastávke Žilina odbočka	• Zmena trasovania prístupových komunikácií k cestnému nadjazdu súvisiaca so zmenou jeho polohy. • Zmena koncepcie riešenia komunikácie v dôsledku zohľadnenia nízkej frekvencie dopravy a zníženia ekonomických nákladov s príslušnou úpravou jej šírky a s ľavostranným chodníkom pre chodcov. • Skrátenie dĺžky komunikácie z 1180m na 1148,75m z dôvodu spresnenia jej technického riešenia.
53-38-03	Zastávka Žilina odbočka, prístupová komunikácia k lokomotívnemu depu	• Zmena trasovania chodníkov a spevnených plôch z dôvodu novej polohy zastávky a podchodu. • Zmena trasovania prístupových komunikácií k cestnému nadjazdu súvisiaca so zmenou jeho polohy. • Vybudovanie parkoviska s 29 stojiskami pre osobné vozidlá a prístrešku pre bicykle. Uvedená zmena je vyvolaná rešpektovaním nového trendu - konceptu Park&Ride.
53-38-04	Zastávka Žilina odbočka, chodníky a spevnené plochy	• Prispôsobenie posunu polohy zastávky.
53-38-05	Prístupová komunikácia k podchodu pre chodcov a cyklistov pri depe, sžkm 201,500	• Prispôsobenie novému riešeniu výstupov z podchodu.
53-38-06	Prístupová komunikácia k podchodu pre chodcov a cyklistov v Budatíne, sžkm 250,973	• Prístupové komunikácie k podchodu budú napojené na existujúce komunikácie pre peších z dôvodu zmeny polohy rampy.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-38-07	Úprava mestskej komunikácie Kysucká a nadväzujúcich komunikácií	- Upravená bude mestská cestná komunikácia na ul. Kysucká (úprava nivelety, rozšírenie komunikácie na 4pruh, úprava križovaní s nadväzujúcimi príľahlými komunikáciami) - Potreba zníženia nivelety a následných úprav v mieste rekonštrukcie žel. mosta ponad ul. Kysucká z dôvodu jeho konštrukčnej hrúbky.
53-38-08	Žilina os. stanica, spevnené a nespevnené plochy	• Bez zmeny
53-38-09	Žilina os. stanica, odstavné koľaje pre osobné vozne, spevnené plochy medzi koľajami	• Bez zmeny
53-38-10	Umývač osobných vozňov, spevnené plochy a komunikácie	Vybudovaná bude nová prístupová komunikácia k areálu f. AŽD, k plánovanej THÚ Žilina, k jestvujúcemu pracovisku ŽSR SMSÚ ŽTS a k novej budove kováčskej dielne.
53-38-12	Prepojenie ulíc Uhoľná a Ľavobrežná	• Zrušený objekt

Zmeny v objektoch pozemného staviteľstva

V pôvodnom riešení bolo uvažované so zásahom do staničnej budovy len v nevyhnutnej miere v mieste vyústenia nového podchodu. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v doplnení kompletnej rekonštrukcie priestorov WC pre cestujúcich vrátane elektroinštalácií, osvetlenia, rozvodov vody a kanalizácie.

Zmena navrhovanej činnosti uvažuje tiež s vybudovaním budovy riadenia dopravy s patričným technologickým zázemím ako nového objektu na mieste existujúcej prístavby k ŽST Žilina po jej odstránení. Pribudli tiež ďalšie objekty technického zázemia - budova pre EPZ a budova pre TS a NZE. V pôvodnej EIA sa s predmetnou technológiou počítalo, avšak vzhľadom na stupeň poznania nebolo možné uviesť detailné riešenie. Vyšší stupeň projektovej dokumentácie umožnil spresniť technické a územné prevedenie.

Nové objekty pribudli aj v dôsledku vybudovania nového cestného nadjazdu ul. 1 mája – Uhoľná – Ľavobrežná. Novonavrhovaná je tiež budova kováčovne, keďže existujúci objekt je v kolízii s návrhom koľajového riešenia.

Ďalšie zmeny v objektoch pozemných stavieb nastali v umiestnení trakčnej napájacej stanice. Pôvodne bolo uvažované, že sa vybuduje nová samostatná budova TNS v polohe žkm 335,4 – 335,6 a súčasná trakčná meniareň sa demotnuje. Nový návrh však počíta s umiestnením TNS do prestavaného objektu trakčnej meniarne v žkm 335,8 – 335,9 spolu s úpravou príľahlej koľaje. S uvedenou zmenou súvisia viaceré prevádzkové súbory uvedené v kapitole zmien silnoprúdovej technológie. Dôvodom zmeny bola investičná, územná a technická optimalizácia.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-34-02	Žilina os. stanica, zastrešenie nástupíšť	
53-34-03	Žilina os. stanica, úpravy staničnej budovy	zmena
53-34-07	Žilina Strážov – Váh, EPZ – stavebná časť	nový objekt
53-34-08	Žilina os. stanica, budova TS a NZE	nový objekt
53-34-09	Žilina Strážov – Váh, káblovody a káblové trasy	zmena
53-34-10	Žilina Strážov – Váh, budova riadenia dopravy	nový objekt
53-34-11	zast. Žilina odbočka, budova pre technológiu zab. zar., TS a NZE	zmena
53-34-14	Žilina os. stanica, oplatenie	zmena
53-34-15	Žilina os. stanica, budova pre vonkajšieho výpravcu na 2. nástupišti	
53-34-16	Žilina os. stanica, budova pre sprievodcov rušňov	

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-34-17	Rušňové depo, budova transformovne 22/0,4 kV	
53-34-18	Križovatka – Kysucká – Uhoľná, preložka oplatenia	zmena
53-34-19	Žilina Strážov – Váh, preložka budovy kováčne SMSÚ ŽTS	nový objekt
53-34-20	Káblody na ul. 1. mája a ul. P.O. Hviezdoslava	nový objekt
53-34-21	Prepojenie – 1. mája – Uhoľná – Ľavobrežná, preložka oplatenia ŽSR OR Žilina	nový objekt
53-34-22	Prepojenie – 1. mája – Uhoľná – Ľavobrežná, preložka oplatenia PRETO	nový objekt
53-34-23	Prekládka garáží ŽSR na ul. P.O. Hviezdoslava	nový objekt
99-34-01	TNS Žilina, úpravy budovy meniarne na TNS	zmena
99-34-02	TNS Žilina, stanovište transformátorov 110/27 kV	zmena
99-34-03	TNS Žilina, káblové kanály	zmena
99-34-05	TNS Žilina, rozvodňa 110kV - stavebná časť	zmena

Zmeny v objektoch prípravy územia pre výstavbu navrhovanej činnosti a ostatných úpravách

Významná zmena navrhovanej činnosti spočíva v návrhu zriadenia štyroch trvalých depónií výkopového materiálu na plochách bývalej zriaďovacej stanice v Žiline (cca viac ako 80 tis. m²). Navrhovaná činnosť pôvodne uvažovala so zriadením 2 trvalých depónií zeminy (cca 72 401 m²), s dočasnými skládkami koľajových polí a vyzískaného koľajového štrku (33 400 m²) a s priestorom recyklácie koľajového štrku (29 472 m²). Dôvodom uvedenej zmeny je veľké množstvo prebytočného výkopového materiálu z predmetnej stavby, ktorého skládokovanie by bolo finančne náročné.

Pre potreby výstavby navrhovanej činnosti bude nevyhnutné odstránenie žel. stavadiel a príslušných objektov, budov spádoviska, budovy ŽSR, budovy kováčskej dielne OR Žilina a príslušných objektov, komplexu budov bývalého Železničného staviteľstva a prístrešku domčeka v Budatíne. Už v pôvodnom riešení navrhovanej činnosti sa uvažovalo s nevyhnutným odstránením viacerých budov, v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie činnosti boli objekty určené na búranie konkretizované.

Vybudovanie nového cestného mimoúrovňového prepojenia vyvolá potrebu odstránenia ďalších existujúcich objektov nachádzajúcich sa v kolízii s navrhovanými stavebnými úpravami. Búracie práce tak boli rozšírené o nevyhnutnosť odstránenia dvoch stavadiel a príslušných objektov, niekoľkých bilbordov na ul. 1. mája a na ul. Ľavobrežná, bilbordov na ul. Ľavobrežná a objektov garáží na ul. Uhoľná. Pre zmiernenie zásahu navrhovanej činnosti je však súčasťou navrhovaných zmien aj vybudovanie nových objektov garáží.

Navrhovaná činnosť uvažovala tiež s nevyhnutným výrubom drevín, ktorý však v danom štádiu projektu nebolo možné bližšie špecifikovať. Po spracovaní konkrétnych návrhov stavebného riešenia navrhovanej činnosti bol vykonaný dendrologický prieskum a rozsahy výrubov boli bližšie špecifikované a doplnené aj o nevyhnutné výruby súvisiace s výstavbou nového cestného nadjazdu. Pred samotným uskutočnením výrubu drevín však bude potrebné dendrologický prieskum aktualizovať vrátane spresnenia spoločenskej hodnoty drevín určených na výrub.

V pôvodnom riešení navrhovanej činnosti sa uvažovalo so zatrávnením nového žel. násypu a s rekultiváciou výstavbou dotknutých plôch. V ďalších stupňoch projektu boli návrhy na vegetačné úpravy bližšie rozpracované a tieto plochy konkretizované (plochy po odstránení koľajisk a objektoch, plochy trvalých depónií, násypy premostení, plochy medzi žel. traťou a prístupovou komunikáciou po vybudovaní premostenia pri zastávke Žilina odbočka). Navrhovaná je tiež výsadba okrasných drevín na ploche medzi parkoviskom

a prístupovou komunikáciou pri zastávke Žilina odbočka, na plochách medzi žel. traťou a prístupovou komunikáciou k zastávke a na plochách pri nadjazde na ul. 1. mája. Uvažuje sa tiež s výsadbou nenáročných trvaliek na ostrovčekoch, ktoré vzniknú vybudovaním nadjazdu na ul. 1 mája a v ostrovčekoch križovatiek. Súčasťou vegetačných úprav bude aj výsadba vřdyzelených popínavých drevín pozdĺž nového oplatenia areálu Budatínskeho zámku.

Z dôvodu kolízie existujúcich objektov s navrhovanými stavebnými objektmi v dotknutom území budú súčasťou navrhovanej činnosti súvisiace drobné úpravy ako vybudovanie náhradných oplatení a úpravy poškodených častí zasiahnutých objektov.

Stavebný objekt	Názov stavebného objektu	Zmena oproti pôvodnej EIA
53-31-01	Žilina Strážov – Váh, úpravy terénu	zmena
53-31-02	Žilina Strážov – Váh, odstránenie stavieb	zmena
53-31-03	Žilina Strážov – Váh, výrub drevín	zmena
53-39-01	Žilina Strážov – Váh, sadové a vegetačné úpravy	zmena
53-39-02	Stavebné úpravy a súvisiace činnosti	nový objekt

Zmeny v umiestnení protihlukových stien

Pre navrhovanú činnosť bola v r. 2013 spracovaná hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o.), ktorá pre splnenie požiadaviek na legislatívne limity pre hluk vo vonkajšom prostredí navrhla vo vybraných úsekoch pozdĺž žel. trate umiestnenie protihlukových stien. Takto zvolené protihlukové steny boli súčasťou navrhovanej činnosti, ktorá bola posúdená v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z., a pre ktorú bolo vydané záverečné stanovisko č. OU-ZA-OSZP3/Z/2013/00277/HnI zo dňa 24.10.2013.

V územnom konaní o umiestnení stavby vydal Okresný úrad záväzné stanovisko č. OU-ZA-OSZP3-2015/008335-002/Hn zo dňa 4.3.2015, v ktorom odporúča v husto zastavaných oblastiach (intravilánoch) prehodnotiť navrhovanú výšku protihlukových stien 4,7 m pri zohľadnení nových konštrukčných prvkov a nového moderného vozového parku prevádzkovaného po ukončení stavby. Na základe uvedenej požiadavky a z dôvodu potreby aktualizácie hlukovej štúdie pre vyšší stupeň projektovej dokumentácie bola vypracovaná aktualizovaná hluková štúdia (Avekol, spol. s.r.o., 2016), ktorej cieľom bolo prehodnotiť možnosti zníženia protihlukových stien tak, aby netvorili dominantnú líniovú bariéru v urbanizovanom prostredí a aby protihlukové opatrenia citlivo zapadli do okolitého prostredia. Výsledkom aktualizovanej hlukovej štúdie je upravený návrh protihlukových stien (SO 53-34-06 Žilina Strážov – Váh, protihlukové steny a konštrukcie), ktorý v kombinácii s aplikáciou terciérnych protihlukových opatrení zabezpečí dodržanie hygienického limitu pre obyvateľov. Uvedené terciárne (individuálne) opatrenia sa budú týkať úprav na fasádach objektov a výmeny okien, ich potreba a rozsah budú spresnené po ukončení stavby na základe meraní.

Pôvodné riešenie	Zmena navrhovanej činnosti	Spresnenie
PHS sú navrhované s akustickými parametrami* zvukovej pohltivosti A4 (vysoko pohltivé PHS >11dB) a vzduchovej nepriezvučnosti B3 (dokonale nepriezvučné PHS > 24 dB).**	PHS sú navrhované s akustickými parametrami* zvukovej pohltivosti A0 (odrazivé PHS – dB) resp. A3 (pohltivé PHS 8-11 dB), príp. v kombinácii A3 a A0 (stred clony bude priehľadný, odrazivý kategórie A0 a spodná a vrchná časť clony pohltivé kat. A3 – v Budatíne na moste a pre zabezpečenie výhľadu na Budatínsky zámok) a vzduchovej nepriezvučnosti B3 (dokonale nepriezvučné steny > 24 dB).**	zmena akustických parametrov PHS
PHC1 žkm 199,100-200,800 vpravo dl.2400m v.4,7m kat.A4,B3	žkm 199,101-201,329 vpravo - PHS1.1 žkm 199,101-200,168 dl.1067m v.3,8m kat.A0,B3	- zníženie výšky - skrátenie dĺžky - zmena rozloženia

Pôvodné riešenie	Zmena navrhovanej činnosti	Spresnenie
	- PHS1.3 žkm 200,303-200,348 dl.45m v.3,0m kat.A0,B3 - PHS1.4 žkm 200,357-200,765 dl.408m v.3,0m kat.A0,B3 - PHS1.5 žkm 200,839-201,329 dl.490m v.3,5m kat.A3,B3	
-	PHS1.6 žkm 201,317-337,825 vpravo dl.760m v.3,5m kat.A3,B3	- doplnenie nových PHS v lokalite Žilina – triangel až po Kysuckú ul. resp. po ul. P. O. Hviezdoslava
-	PHS1.7 žkm 201,977-337,718 vpravo dl.210m v.4,0m kat.A3,B3	
-	PHS1.8 žkm 337,550-337,730 vpravo dl.180m v.3,8m kat.A0,B3	
-	PHS1.2 (triangel) žkm 201,407-201,806 vľavo dl.399m v.4,0m kat.A3,B3	
-	PHS1.9 žkm 337,607-337,756 vpravo dl. 149m v. 3,8m kat. A0,B3	
PHC2-A žkm 250,650-251,109 vpravo dl.460m v.4,7m kat.A4,B3	PHS2.A žkm 338,498-339,107 vpravo dl.609m v.3,8m kat.A*,B3	- zníženie výšky - predĺženie
PHC2-B žkm 250,650-251,109 vľavo dl.460m v.4,7m kat.A4,B3	PHS2.B žkm 338,528-339,063 vľavo dl.535m v.3,8m kat.A*,B3	- zníženie výšky - predĺženie
* stred clony odrazivý, priehľadný kategórie A0 a spodná a vrchná časť clony pohltivé kategórie A3 ** v zmysle STN EN 1793-1,2 Tvar clony je v oboch návrhoch prispôsobený technickým podmienkam ŽSR, ktoré sú určené povolovacími listami.		

V k. ú. Budatín stavba nadväzuje na už zmodernizovaný úsek žel. trate Žilina – Krásno nad Kysucou. Zmenou trakčnej napájacej sústavy na striedavý trakčný systém bude nevyhnutné oba úseky prepojiť a v krátkom úseku tak vymeniť niekoľko stožiarov trakčného vedenia. Uvedenými zmenami sa zasiahne do vybudovanej protihlukovej steny a bude potrebné vykonať zmeny jej polohy v celkovej dĺžke 68 m (PHS13251). Úpravy budú spočívať v presune niektorých panelov protihlukovej steny z dôvodu potreby obísť telesá predmetných stožiarov. Výška protihlukovej steny zostáva v porovnaní so súčasným stavom nezmenená.

Zmeny v oznamovacích a zabezpečovacích zariadeniach, technológiách el. rozvodoch a ostatných inžinierskych sieťach.

Pôvodná dokumentácia bola pripravovaná v predprojektovom stupni, preto nebolo možné odhadnúť presný rozsah potrebných stavebných objektov rozvodov, oznamovacích a zabezpečovacích zariadení, nových inžinierskych sietí resp. ich preložiek.

Tabuľka nižšie sumárne uvádza aktuálny zoznam prevádzkových súborov a stavebných objektov navrhovanej činnosti na území mesta Žilina, pričom sú vyznačené súbory/objekty, ktoré boli zmenené/pridané v rámci vývoja navrhovanej činnosti. Ostatné súbory a objekty sú len dôsledkom vyššieho stupňa poznania a v skutočnosti nepredstavujú zmenu v technickom riešení.

č. PS/SO *	Názov PS/SO	Zmena oproti pôvodnej EIA
Zabezpečovacie zariadenia		
PS 53-21-01	ŽST Žilina, elektronické stavadlo	zmena
PS 53-21-02	Žilina – Žilina Teplička, traťové zabezpečovacie zariadenie	

č. PS/SO *	Názov PS/SO	Zmena oproti pôvodnej EIA
PS 53-21-03	Žilina – Bytčica, traťové zabezpečovacie zariadenie	
PS 53-21-05	Žilina – Kysucké Nové Mesto, úprava traťového zabezpečovacieho zariadenia	
PS 53-21-06	ŽST Žilina, zriaďovacia stanica, zabezpečenie stavebných postupov	
PS 53-21-07	ŽST Žilina, osobná stanica, zabezpečenie stavebných postupov	zmena
PS 53-21-08	ŽST Žilina, zriaďovacia stanica, demontáž zabezpečovacieho zariadenia	
PS 53-21-09	ŽST Žilina, osobná stanica, demontáž zabezpečovacieho zariadenia	
PS 53-21-11	ŽST Žilina, rušňové depo, zabezpečenie priestoru cez „Budatínsku spojku“	
PS 53-21-12	Križovatka Kysucká cesta – Hviezdoslavova, cestná svetelná signalizácia	zmena
PS 53-21-13	Cesta I/60, Ľavobrežná, cestná svetelná signalizácia	nový objekt
PS 53-21-14	Ul. 1. mája, cestná svetelná signalizácia	nový objekt
PS 00-21-01	ŽST Žilina, ETCS	
PS 98-21-01	Žilina – Krásno nad Kysucou, úpravy zabezpečovacieho zariadenia súvisiace so zmenou trakcie na úseku Púchov - Žilina	
PS 98-21-02	Žilina – Krásno nad Kysucou, úpravy zabezpečovacieho zariadenia súvisiace so zmenou trakcie na úseku Žilina - Čadca	
Oznamovacie zariadenia		
PS 53-22-01	Žilina Strážov – Váh, výstavba optorúr	zmena
PS 53-22-02	Žilina Strážov – Váh, optický kábel	zmena
PS 53-22-03	Žilina Strážov – Váh, miestna kabelizácia	zmena
PS 53-22-04	Žilina Strážov – Váh, dispozičný zapojovač	
PS 53-22-05	Žilina Strážov – Váh, rozhlasové zariadenie	zmena
PS 53-22-06	Žilina Strážov – Váh, informačné zariadenie	zmena
PS 53-22-07	Žilina Strážov – Váh, hodinové zariadenie	
PS 53-22-08	Žilina Strážov – Váh, štruktúrovaná kabeláž	
PS 53-22-09	Žilina Strážov – Váh, prenosové zariadenie	
PS 53-22-10	Žilina Strážov – Váh, úpravy a uvedenie oznamovacích zariadení do prevádzky	
PS 53-22-11	Žilina Strážov – Váh, demontáže oznamovacích zariadení	
PS 99-22-01	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, výstavba optorúr	
PS 99-22-02	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, optický kábel	
PS 99-22-03	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, miestna kabelizácia	
PS 99-22-04	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, štruktúrovaná kabeláž	
PS 99-22-05	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, prenosové zariadenie	
PS 99-22-06	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, úpravy a uvedenie oznamovacích zariadení do prevádzky	
PS 98-22-01	Žilina – Krásno nad Kysucou, úpravy oznamovacieho zariadenia súvisiace so zmenou trakcie na úseku Púchov - Žilina	
PS 98-22-02	Žilina – Krásno nad Kysucou, úpravy oznamovacieho zariadenia súvisiace so zmenou trakcie na úseku Žilina - Čadca	
PS 96-22-01	Žilina – Teplička, úpravy oznamovacieho zariadenia súvisiace so zmenou trakcie	
Rádiofikácia		
PS 53-25-01	Žilina Strážov – Váh, rádiofikácia	zmena
Elektrická požiarňa signalizácia		
PS 53-26-01	Žilina Strážov – Váh, elektrická požiarňa signalizácia (EPS)	
PS 99-26-01	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, elektrická požiarňa signalizácia (EPS)	
Poplachový systém narušenia a priemyselná televízia		
PS 53-27-01	Žilina Strážov – Váh, poplachový systém narušenia (PSN)	zmena
PS 99-27-01	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, poplachový systém narušenia (PSN)	
Kontrola a riadenie TPNET		
PS 53-29-01	Žilina Strážov – Váh, DLR	
PS 53-29-02	Žilina Strážov – Váh, elektrodíspečerský telefónny systém	
PS 53-29-03	RSE Žilina – úprava RSY	
PS 99-29-01	Zmena trakcie z DC3kV na AC25kV, kontrola a riadenie TPNET	

č. PS/SO *	Názov PS/SO	Zmena oproti pôvodnej EIA
PS 99-29-02	RSE Žilina - úprava RSY	
Trakčné vedenie a energetika		
SO 53-635-01	Žilina Strážov – Váh, úprava trakčného vedenia počas výstavby	zmena
SO 53-635-02	Žilina Strážov – Váh, úprava trakčného vedenia – uzol Depo počas výstavby	zmena
SO 53-635-03	Žilina Strážov – Váh, úprava ukofajnenia počas výstavby	zmena
SO 53-635-04	Žilina Strážov – Váh, úprava jestvujúceho DOO počas výstavby	zmena
SO 53-635-05	Žilina Strážov – Váh, úprava EOv počas výstavby	zmena
SO 53-635-06	Žilina Strážov – Váh, jestvujúca SpS, úprava pripojenia na TV počas výstavby	zmena
SO 53-635-07	Žilina Strážov – Váh, jestvujúca SpS, úprava DOO počas výstavby	zmena
SO 53-35-01	Žilina Strážov – Žilina os. stanica, trakčné vedenie	zmena
SO 53-35-02	Žilina os. stanica, trakčné vedenie	zmena
SO 53-35-03	Žilina Strážov – Žilina os. stanica, ukofajnenie oceľových konštrukcií	
SO 53-35-04	Žilina os. stanica, ukofajnenie oceľových konštrukcií	zmena
SO 53-35-05	Žilina Strážov – Váh, prípojky a rozvody NN	zmena
SO 53-35-06	Žilina os. stanica, prípojka VN pre transformovňu ŽSR	zmena
SO 53-35-07	Žilina Strážov – Váh, osvetlenie prevádzok ŽSR	zmena
SO 53-35-08	Žilina Strážov – Váh, úprava rozvodov 6kV	
SO 53-35-09	Žilina Strážov – Váh, preložky NN vedení	zmena
SO 53-35-10	Žilina Strážov – Váh, preložky VN vedení	zmena
SO 53-35-11	Žilina Strážov – Váh, EPZ – napájacie vedenie	
SO 53-35-12	Žilina Strážov – Váh, EPZ – káblový rozvod VN a NN	
SO 53-35-13	Žilina Strážov – Váh, EPZ – prípojka NN	
SO 53-35-14	Žilina Strážov – Váh, DOO	zmena
SO 53-35-15	Žilina Strážov – Váh, EOv	zmena
SO 53-35-16	TM Žilina, úprava napájacieho vedenia	
SO 53-35-17	TM Žilina, úprava spätného vedenia	
SO 53-35-18	Žilina Strážov – Váh, verejné osvetlenie	zmena
SO 53-35-19	Preložky NN vedení – SSE, Ľavobrežná	nový objekt
SO 53-35-20	Preložky NN vedení – VO	nový objekt
SO 53-35-21	Preložka napájacieho vedenia DPMŽ	nový objekt
SO 99-35-01	Žilina Strážov - Strečno, trakčné vedenie, zmena trakcie z DC3kV na AC25kV	
SO 99-35-02	Žilina Strážov - Strečno, ukofajnenie oceľových konštrukcií zmena trakcie z DC3kV na AC25kV	zmena
SO 99-35-03	TNS Žilina, prípojné vedenie 110 kV	zmena
SO 99-35-04	TNS Žilina, prípojka NN	zmena
SO 99-35-05	TNS Žilina, pripojenie napájacieho vedenia na trakčné vedenie	zmena
SO 99-35-06	TNS Žilina, pripojenie spätného vedenia	zmena
SO 99-35-07	TNS Žilina, DOO	zmena
SO 99-35-08	TNS Žilina, uzemňovacia sieť	zmena
SO 99-35-09	TNS Žilina, rozvody nn a vonkajšie osvetlenie	zmena
SO 99-35-11	TM Žilina, demontáž napájacieho a spätného vedenia	
SO 99-35-21	TNS Žilina, prípojka vn	zmena
SO 99-35-22	TNS Žilina, rozvody 6kV	zmena
SO 99-635-01	TNS Žilina, dočasné pripojenie napájacieho vedenia na trakčné vedenie	zmena
SO 99-635-02	TNS Žilina, dočasné pripojenie spätného vedenia	zmena
SO 99-635-03	TNS Žilina, dočasné DOO	zmena
SO 98-35-01	Žilina – Krásno nad Kysucou, úpravy trakčného vedenia súvisiace so zmenou trakcie na úseku Žilina - Čadca	
SO 97-35-05	Považská Teplá - Žilina, úprava TV pre 25 kV	
SO 96-35-01	Žilina – Teplička, úpravy trakčného vedenia súvisiace so zmenou trakcie	
Slaboprúdové rozvody		
SO 53-36-01	Žilina Strážov – Váh, preložky káblov „DK, TK, KK – ŽSR“	zmena
SO 53-36-02	Žilina Strážov – Váh, preložky optických káblov „OK-ŽSR“	zmena

č. PS/SO *	Názov PS/SO	Zmena oproti pôvodnej EIA
SO 53-36-03	Žilina Strážov – Váh, preložky oznamovacích káblov „MK-ŽSR“	zmena
SO 53-36-04	Žilina Strážov – Váh, preložky „vedení – Slovak Telekom“	zmena
SO 53-36-05	Žilina Strážov – Váh, preložky „vedení – Orange“	
SO 53-36-06	Žilina Strážov – Váh, preložky „vedení – Energotel“	
SO 53-36-07	Žilina Strážov – Váh, preložky slaboprúdových vedení	
SO 53-36-08	Žilina Strážov – Váh, preložky „vedení – Orange“, ul. 1. mája	nový objekt
Inžinierske siete		
SO 53-37-01	Žilina Strážov – Váh, dažďová kanalizácia	zmena
SO 53-37-02	Žilina Strážov – Váh, preložky vodovodov	zmena
SO 53-37-03	Žilina Strážov – Váh, preložky kanalizácie	zmena
SO 53-37-04	Žilina Strážov – Váh, preložky plynovodov	zmena
SO 53-37-05	Preložka parovodu na križovatke ulíc 1. mája a P. O. Hviezdoslava	nový objekt
SO 53-37-06	Preložka parovodu pri podjazde ul. Kysucká	nový objekt
SO 53-37-07	Úprava parovodu	nový objekt
SO 53-37-08	Kolektor inžinierskych sietí	nový objekt
SO 53-37-09	Úprava inžinierskych sietí	nový objekt
SO 53-37-10	Preložka externého zásobníka plynu ŽSR	nový objekt
SO 53-37-11	Úprava kanalizácie SIRS	nový objekt
SO 99-37-01	TNS Žilina, vodovodná prípojka	zmena
SO 99-37-02	TNS Žilina, splašková kanalizácia	zmena
SO 99-37-03	TNS Žilina, dažďová kanalizácia	zmena
* PS prevádzkový súbor, SO stavebný objekt		

Zmeny v silnoprúdovej technológii

V rámci modernizácie žel. uzla Žilina dôjde k zmene jednosmerného trakčného systému 3kV na striedavý 25kV.

Navrhovaná činnosť uvažovala s napájaním trakčnej siete z novo vybudovanej trakčnej napájacej stanice (TNS) Žilina v polohe žkm 335,4 – 335,6 a s demontážou technológie súčasnej trakčnej meniarne (PS 99-24-07 TM Žilina, demontáž technológie). Zmena navrhovanej činnosti spočíva v prestavbe existujúceho objektu trakčnej meniarne v žkm 335,8 – 335,9 na TNS spolu s úpravou príľahlej koľaje, namiesto výstavby celkom novej TNS v inej polohe. S uvedenou zmenou súvisia viaceré pozemné stavby (viac v kapitole zmeny v pozemných stavbách) a prevádzkové súbory:

Prevádzkový súbor	Názov prevádzkového súboru
99-24-01	TNS Žilina, rozvodňa 110 kV
99-24-02	TNS Žilina, transformátory 110/27 kV
99-24-03	TNS Žilina, vnútorná rozvodňa 27 kV
99-24-04	TNS Žilina, rozvod vlastnej spotreby
99-24-05	TNS Žilina, filtračno-kompenzačné zariadenie
99-24-06	TNS Žilina, digitálne ochrany
99-24-09	TNS Žilina, transformátor vlastnej spotreby
99-24-10	TNS Žilina, transformovňa 22/6kV

Navrhovaná činnosť vyvolá zmenu v koncepcii napájania technologických zariadení el. energiou, preto je nevyhnutné vybudovať nové transformačné stanice a zdemontovať tie pôvodné. V pôvodnom riešení navrhovanej činnosti bolo uvažované s 2 novými transformačnými stanicami, zmena navrhovanej činnosti spočíva v umiestnení spolu 3 nových transformačných staníc.

Prevádzkový súbor	Názov prevádzkového súboru
-------------------	----------------------------

Prevádzkový súbor	Názov prevádzkového súboru
53-24-01	EPZ, 25kV AC technologická časť
53-24-02	Žilina os. stanica, technológia transformovne ŽSR 22kV/0,4 kV
53-24-03	Rušňové depo, technológia transformovne ŽSR 22kV/0,4 kV
53-24-04	Zastávka Žilina odbočka, technológia transformovne ŽSR 22kV/0,4 kV

Zmeny v dielenskej technológii

Náhradné zdroje el. energie (NZE) sú štandardnou súčasťou zabezpečenia bezpečnej prevádzky nevyhnutnej technológie v prípade výpadku el. prúdu. Sú vybavené prevádzkovou nádržou nafty na 12 hodín nepretržitej prevádzky. S ich inštaláciou v rámci navrhovanej činnosti bolo uvažované aj v pôvodne predkladanej dokumentácii. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v spresnení počtu potrebných zariadení: v pôvodnej EIA bolo v rozsahu celej stavby uvažované s inštaláciou jedného NZE, aktuálne budú súčasťou stavby na území mesta Žilina dva NZE, jeden umiestnený v zastávke Žilina odbočka a druhý v ŽST Žilina.

Ako bolo v pôvodnom zámere uvažované, v priestore ŽST Žilina budú pre zvýšenie komfortu cestujúcich vybudované zdvíhacie a dopravné zariadenia – osobné výťahy na nástupištia a eskalátory vychádzajúce z podchodu pre cestujúcich do prízemí budovy riadenia dopravy.

V podchode pre chodcov v žkm 337,261 bolo v pôvodnom zámere uvažované s vybudovaním nákladných výťahov k pôvodne navrhovanému batožinovému podchodu, ku ktorým by mali prístup aj imobilní. Zmena navrhovanej činnosti uvažuje v podchode pre chodcov s inštaláciou nových osobných výťahov ústiach na ul. Kysucká a ul. Národná (pred výpravnou budovou a na konci predĺženia podchodu), ktoré umožnia prechod imobilným a osobám so zníženou pohybovou schopnosťou.

Prevádzkový súbor	Názov prevádzkového súboru
53-23-01	Zast. Žilina odbočka, náhradný zdroj elektriny
53-23-02	ŽST Žilina, os. stanica, náhradný zdroj elektriny
53-23-03	Žilina Strážov - Váh, zdvíhacie a dopravné zariadenia

Primerané posúdenie vplyvov na územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka

Samostatnou súčasťou predkladaného oznámenia o zmene navrhovanej činnosti je Primerané posúdenie vplyvov na územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka. Predmetom primeraného posúdenia je stavba „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, konkrétne stavebný objekt SO 55-33-01 Traťový úsek odb. a ZAST Varín (vrátane) – Strečno, rekonštrukcia železničných mostov cez potok Varínka, sžkm 327,632.

Vplyvy rekonštrukcie žel. mosta na predmetné územie európskeho významu boli vyhodnotené v rámci vykonaného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie v r. 2013. Keďže sa však požiadavky na rekonštrukciu žel. mosta skonkretizovali v ďalších stupňoch projektu, je v súčasnosti možné detailnejšie vyhodnotenie jeho vplyvov na územie európskeho významu Varínka v súlade s požiadavkami čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (smernica o biotopoch) v súvislosti s uplatnením §28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a zákona o posudzovaní.

2.4. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

V rámci pôvodného riešenia navrhovanej činnosti sa uvažovalo so záberom pozemkov trvalým (teleso žel. trate a súvisiacich objektov) aj dočasným (vytvorenie komunikačných plôch, zariadení staveniska, dočasných depónií výkopov a pod.). Kvantitatívny rozsah záberov bol stanovený orientačne v rozsahu celej stavby.

Zmeny navrhovanej činnosti na území mesta Žilina si vyžadujú nové zábery pôdy, najmä z dôvodu výstavby nového cestného nadjazdu a súvisiacich cestných komunikácií.

Svojím rozsahom nebudú vyžadovať záber lesnej pôdy ani poľnohospodárskej pôdy, stavba bude realizovaná prevažne na železničných pozemkoch bez potreby významnejších preložíek mimo pozemky investora (ŽSR). Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom ŽSR, budú spojené s majetkoprávnym vysporiadaním. Po dokončení stavby budú všetky dočasne dotknuté plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu.

Spotreba vody

Navrhovaná činnosť uvažovala s nárokmi na odber technologickej a pitnej vody v období výstavby, ktoré budú bližšie riešené dodávateľom stavby. V etape prevádzky konštatovala potrebu zabezpečiť pitnú a prevádzkovú vodu v objektoch žel. staníc, ktorá bude pokrytá z existujúcej vodovodnej siete. V pôvodnom zámere sa neuvažovalo so zmenou potreby požiarnej vody oproti súčasnému stavu.

Zmeny navrhovanej činnosti na území mesta Žilina nevyvolávajú špecifickú potrebu vody, t.j. nepredpokladajú sa zásadné zmeny množstiev potrebnej vody počas výstavby ani prevádzky žel. trate a súvisiacich objektov oproti pôvodnému návrhu.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Vyššie nároky na surovinové zdroje budú len počas realizácie stavby. Nevyhnutné bude zabezpečiť stavebné a technologické materiály ako kamenivo, zemina, piesok, oceľ, betónová zmes, betónové podvaly, koľajnice, pilieri, železobetónové konštrukcie, inštalčný materiál, káble a i. Suroviny a potrebné materiály budú na miesto zabudovania dovážané koľajovou dopravou a cestnými dopravnými prostriedkami.

Energetické nároky prevádzky navrhovanej činnosti budú riešené dodávkou el. energie a zemného plynu. Zásobovanie el. energiou zostáva riešené z nových transformačných staníc.

Predmetné zmeny navrhovanej činnosti nevyvolávajú špecifické surovinové a energetické nároky v etape výstavby. Možno predpokladať navýšenie potreby surovinových zdrojov z dôvodu doplnenia výstavby nového cestného nadjazdu a súvisiacich cestných komunikácií.

V pôvodnej dokumentácii EIA bolo uvažované s vybudovaním novej trakčnej napájacej stanice (TNS) a s demontážou súčasnej trakčnej meniarne. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v prestavbe existujúceho objektu trakčnej meniarne na TNS spolu s úpravou príľahlej koľaje, namiesto výstavby celkom novej TNS v novej polohe. Existujúca budova meniarne tak bude využitá na inštalovanie novej technológie pre potreby trakčnej napájacej stanice striedavej trakčnej sústavy 25 kV. Dôvodom pre tieto zmeny je investičná, územná a technická optimalizácia.

V pôvodnom zámere bola navrhovaná inštalácia dvoch nových transformovní. Aktuálne je na území mesta Žilina uvažované s 3 transformovňami 22/0,4 kV:

- transformovňa TS1 v priestore ŽST Žilina s príkonom 2x630 kVA+1000 kVA,

- transformovňa TS2 v priestore depa s príkonom 250+400 kVA,
- transformovňa TS3 v priestore žel. zastávky Žilina odbočka s príkonom 400 kVA.

V pôvodnej dokumentácii EIA bolo uvažované s inštaláciou náhradného zdroja el. energie o celkovom výkone 300 kW/240 kW resp. tepelnom príkone 650 kW. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v inštalácii dvoch náhradných prúdových zdrojov na území mesta Žilina:

- NZE v žel. zastávke Žilina odbočka o výkone 100 kVA/80 kW a súhrnnom tepelnom príkone 0,163 MW,
- NZE v ŽST Žilina o výkone 270 kVA/216 kW a súhrnnom tepelnom príkone 0,416 MW.

Dopravná a iná infraštruktúra

Dopravná infraštruktúra

V etape výstavby navrhovanej činnosti bude nevyhnutné zabezpečiť prístupové komunikácie pre nákladné vozidlá a stavebné mechanizmy. Prístup a dovoz materiálu bude možný prostredníctvom existujúcej dopravnej infraštruktúry (žel. traťou aj cestnými komunikáciami). Pre výstavbu malých mostov, priepustov a umelých stavieb budú zriadené malé zariadenia staveniska v tesnej blízkosti objektu. Pre zabezpečenie prístupu na stavenisko môžu byť budované aj dočasné komunikácie, ktoré budú po skončení výstavby prinavrátené do pôvodného stavu.

Zmeny navrhovanej činnosti vyvolajú zmenu nárokov na zabezpečenie dopravných prístupov a tiež zmenu organizácie dopravy dotknutých lokalít počas výstavby. Navrhovaný nový cestný nadjazd počas stavebných prác zvýši obslužnosť dotknutého územia počas uzávery podjazdu na ul. Kysucká.

Z hľadiska prevádzky navrhovanej činnosti k najvýznamnejším zmenám dopravnej infraštruktúry patria

- nový cestný nadjazd v žkm 336,975 na prepojenie ul. 1. mája - ul. Uhoľná – cesta I/60 (zrušenie pôvodného návrhu cestného podjazdu),
- nová súvisiaca cestná infraštruktúra (nová komunikácia nadjazdu na ul. 1 mája, predĺženie ul. Uhoľná, nová komunikácia pre peších a nová miestna komunikácia v súbehu s ul. Ľavobrežná, nová okružná križovatka s cestou I/60, úpravy dotknutých ciest),
- vybudovanie nového parkoviska s 29 stojiskami pri zastávke Žilina odbočka,
- zmeny napojenia prístupových komunikácií k niektorým objektom stavby z dôvodu zmeny ich plochy alebo zabezpečenia lepšej dopravnej prepojenosti územia.

Dôvody vedúce k týmto zmenám sú bližšie uvedené v kap. 2.3 Popis technického riešenia navrhovanej zmeny.

Technická infraštruktúra

Navrhovaná činnosť vrátane jej zmien vyvolá zásahy do viacerých inžinierskych sietí, ktoré bude potrebné preložiť, resp. pre ktoré bude potrebné zabezpečiť ochranu. Zmena navrhovanej činnosti spočíva aj v úpravách niektorých navrhovaných preložiek inžinierskych sietí, resp. v doplnení sietí z dôvodu výstavby cestného nadjazdu a súvisiacej infraštruktúry.

Nároky na pracovné sily

Presná potreba pracovných síl pre výstavbu navrhovanej činnosti bude spresnená dodávateľom stavebných prác. Profesná skladba pracovníkov je určená charakterom samotnej stavby.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti vznikne potreba zamestnancov údržby a opráv železnice a súvisiacich objektov a zariadení. Nie je predpoklad významného navýšenia ich počtu oproti súčasnému stavu, predpokladá sa však zvýšenie nárokov na ich odbornosť a kvalifikáciu (potreba obsluhy nových inštalovaných zariadení).

Hodnotená zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne špeciálne nároky na pracovné sily vo fáze výstavby ani počas prevádzky činnosti.

Iné nároky

Búracie práce

V pôvodnej dokumentácii EIA sa vzhľadom na predprojektové štádium navrhovanej činnosti uvažovalo o nevyhnutných zásahoch do existujúcich stavieb a zariadení, rozsah búracích prác však nebol bližšie špecifikovaný. So spresnením stavebného riešenia navrhovanej činnosti a s bližším poznaním dotknutého územia boli v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie tieto rozsahy určené konkrétnejšie - navrhovaná činnosť je v kolízii s viacerými stavadlami a objektmi ŽSR (budovou kováčskej dielne, komplexom budov Železničného staviteľstva, piecestným domčekom v Budatíne a i.).

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v doplnení objektov určených na odstránenie z dôvodu vybudovania nového cestného nadjazdu a príslušných cestných komunikácií. Na odstránenie tak boli navrhnuté ďalšie objekty:

- bigboard a billboardy na ul. Ľavobrežná, billboardy na ul. 1 mája,
- stavby (garáže) vo vlastníctve investora na ul. Uhoľná.

2.5. Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Ako bolo v pôvodnej dokumentácii EIA uvedené, počas stavebných prác bude znížená kvalita ovzdušia na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Bodovým zdrojom znečisťovania ovzdušia budú stavebné mechanizmy, plošným zdrojom prašnosti bude samotné stavenisko a mobilnými zdrojmi nákladné autá dovážajúce/odvážajúce materiál na stavbu.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti bude samotná trať pôsobiť ako krátkodobý líniový zdroj znečistenia ovzdušia prašnosťou počas prejazdov vlakových súprav v dosahu do 70 m. Odstránením jestvujúcich úrovňových krížení trate s cestnými komunikáciami sa zníži množstvo vypúšťaných emisií čakajúcimi vozidlami.

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k recyklácii vyťaženého materiálu koľajového lôžka, a preto nebudú vo fáze výstavby na staveniskách umiestnené recyklačné základne na drvenie a triedenie tohto materiálu, ktoré by pôsobili ako dočasné bodové zdroje znečistenia ovzdušia. Rovnako nebude vytvorený pôvodne uvažovaný priestor recyklácie štrku v nžkm 200,750 – 201,200, ktorý by predstavoval dočasný plošný zdroj znečistenia ovzdušia.

V dokumentácii EIA z vykonaného posúdenia vplyvov na životné prostredie bolo uvažované s jedným náhradným zdrojom el. energie umiestneným v trafostanici, ktorý bude v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší a vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z. z. kategorizovaný ako stredný zdroj znečisťovania ovzdušia.

Zmena navrhovanej činnosti uvažuje s inštaláciou 2 NZE, kt. budú stacionárnymi zdrojmi znečistenia ovzdušia. Jeden bude inštalovaný na zastávke Žilina odbočka, napájať bude technológiu inštalovanú v technologickom domčeku (zabezpečovacie a oznamovacie

zariadenia, požiarneho systému, systému narušenia) a časť vlastnej spotreby. Druhý zdroj bude inštalovaný v ŽST Žilina, napájať bude technológiu inštalovanú v centre riadenia dopravy (zabezpečovacie a oznamovacie zariadenie, poplachový systém narušenia, požiarneho signalizáciu), časť vlastnej spotreby trakčnej napájacej stanice a časť núdzového osvetlenia v stanici.

V zmysle uvedeného zákona o ovzduší a jeho vykonávacej vyhlášky budú NZE kategorizované ako stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia v kategórii 1.1 Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových spaľovacích motorov, pričom

- náhradný zdroj na zastávke Žilina odbočka bude kategorizovaný ako malý zdroj znečistenia ovzdušia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom do 0,3 MW (0,163 MW).
- náhradný zdroj na ŽST Žilina odbočka bude kategorizovaný ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom nad 0,3 MW do 50 MW (0,416 MW).

Odpadové vody

Počas realizácie stavby budú vznikať odpadové vody technologické (umývaním dopravných prostriedkov, stavebných mechanizmov a i.) a zrážkové (vody z povrchového odtoku).

Počas prevádzky modernizovanej žel. trate budú vznikať splaškové odpadové vody (prítomnosťou zamestnancov prevádzky), zrážkové (vody z povrchového odtoku) a drenážne (odpadové vody z koľajiska):

- Splaškové odpadové vody budú odvádzané do jestvujúcej kanalizačnej siete.
- Vody z povrchového odtoku budú odvádzané do uličnej kanalizácie.
- Drenážne odpadové vody z koľajiska budú v miestach násypov odvádzané voľne na terén resp. v miestach zárezov a v iných odôvodnených prípadoch trativodmi do kanalizácie.

Rovnaké typy odpadových vôd budú vznikať aj pri výstavbe a prevádzke zmeny navrhovanej činnosti. Dobudované budú ďalšie systémy odvádzania zrážkových vôd z nových objektov, cestných komunikácií a križovatiek a z nového mosta cestného nadjazdu.

Iné odpady

Pri realizácii stavby modernizácie žel. trate predmetného úseku môže dôjsť k vzniku nasledovných druhov odpadov (kategorizované v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

Por. č.	Číslo odpadu	Druh odpadu	Kategória
1	07 02 13	Odpadový plast polyetylén	O
2	13 03 01	Izolačné oleje alebo oleje obsahujúce PCB	N
3	15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O
4	15 01 02	Obaly z plastov	O
5	16 02 09	Transformátory a kondenzátory	N
6	16 02 13	Vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti	N
7	16 02 14	Vyradené zariadenia	O
8	16 02 16	Olovené batérie	N
8	16 06 02	Niklovo – kadmiové batérie	N
9	16 06 04	Alkalické batérie iné ako uvedené v 16 06 03	O
10	17 01 01	Betón	O
11	17 01 02	Tehly	O
11	17 01 03	Škridle a obkladový materiál a keramika	O
11	17 01 06	Zmesi alebo samostatné úlomky betónu, tehál, škridiel, obkladového	N

Por. č.	Číslo odpadu	Druh odpadu	Kategória
		materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky	
12	17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
13	17 02 01	Drevo	O
14	17 02 02	Sklo	O
15	17 02 03	Plasty	O
16	17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17	17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
18	17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
19	17 04 01	Meď, bronz, mosadz	O
19	17 04 02	Hliník	O
20	17 04 05	Železo, oceľ	O
21	17 04 07	Zmiešané kovy	O
22	17 04 10	Káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N
23	17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
24	17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
25	17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
26	17 05 07	Štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
27	17 05 08	Štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O
28	17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 170601 a 170603	O
28	17 09 01	Odpady zo stavieb a demolácií obsahujúce ortuť	O
28	17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 170901, 170902 a 170903	O
29	19 12 04	Plasty, gumené, pryžové podložky	O
30	20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O
31	20 02 03	Iný biologický odpad	O

Odpad v tejto etape bude produkován najmä demontážou žel. zvršku a žel. spodku, demontážou trakčného vedenia a súvisiacich objektov, demoláciou súvisiacich objektov, výrubom drevín, úpravou pozemných komunikácií, modernizáciou žel. zastávok a staníc, budovaním modernizovanej žel. trate (žel. spodku a žel. zvršku) vrátane prístupových komunikácií, budovaním nového trakčného vedenia, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a pod.

Počas prevádzky stavby modernizovanej žel. trate predmetného úseku môže dôjsť k vzniku nasledovných druhov odpadov:

Por. č.	Číslo odpadu	Druh odpadu	Kategória
1	13 03 01	Izolačné oleje alebo oleje obsahujúce PCB	N
2	13 05 01	Tuhé látky z lapačov piesku a odlučovačov oleja z vody	N
3	13 05 03	Kaly z odlučovačov oleja z vody	N
4	13 05 06	Olej z odlučovačov oleja z vody	N
5	13 05 07	Voda obsahujúca olej z odlučovačov oleja z vody	N
6	15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O
7	15 01 02	Obaly z plastov	O
8	15 02 02	Absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
9	15 02 03	Absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O
10	16 02 09	Transformátory a kondenzátory	N
11	16 02 13	Vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti	N
12	16 02 14	Vyradené zariadenia	O
13	16 02 16	Olovené batérie	N
14	17 05 07	Štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
15	17 05 08	Štrk zo železničného zvršku neobsahujúci nebezpečné látky	O
16	20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O
17	20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O

Nie je predpoklad nárastu množstiev vzniknutých odpadov po modernizácii žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Naopak, vzhľadom na súčasnú preferenciu ekologických materiálov pri údržbe trate je predpoklad zníženia množstva produkovaných odpadov.

Vzhľadom na charakter predkladaných zmien navrhovanej činnosti nie je predpoklad zmeny druhového zloženia odpadov produkovaných počas výstavby alebo prevádzky navrhovanej činnosti. Zmenou navrhovanej činnosti možno predpokladať zvýšenie niektorých množstiev produkovaných odpadov z dôvodu zvýšenia potreby objektov vyžadujúcich údržbu.

Spôsob nakladania s odpadom

Pred zahájením stavebných prác je potrebné, aby zhotoviteľ stavby v spolupráci s navrhovateľom (ŽSR) zabezpečil spracovanie kategorizačných zápisov, ktorými sa určia skutočné množstvá odpadov a množstvá využiteľných materiálov (napr. podvaly, koľaje, výhybky a pod.).

Odpady vzniknuté počas výstavby budú sústredené na stavebných dvoroch v obvode staveniska. Po vytriedení budú odovzdané osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva, t.j. prioritne bude odpad odovzdaný na zhodnotenie.

Zemné práce a vyzískaný materiál z koľajového podložia

Počas zemných prác sa predpokladá vznik veľkého množstva prebytočného výkopového materiálu a výzisk materiálu z podvalového podložia.

V pôvodnom riešení v EIA sa uvažovalo s dočasnými skládkami koľajových polí a vyzískaného koľajového štrku sústredených na časti územia pôvodnej zriaďovacej stanice (33 400 m²), kde sa predpokladala aj recyklácia koľajového štrku (29 472 m²). Zároveň bolo navrhované trvalé deponovanie zeminy na ploche pôvodnej zriaďovacej stanice. V danom štádiu projektu sa uvažovalo s celkovou plochou cca 72 401 m² a s hrúbkou rozprestretej zeminy 1,92 m.

Ako bolo vo vykonanom procese posudzovania uvedené, v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie sa lokality depónií spresnili:

- Vyťažný materiál (prebytočná zemina a kamenivo) je aktuálne uvažované uskladniť na trvalé depónie zriadené na pozemkoch ŽSR v k. ú. Strážov v území starej zriaďovacej stanice v úseku trate v nžkm 199,800 – 200,800 pri budúcej žel. zastávke Žilina odbočka. Celkovo pôjde o štyri depónie na súhrnnej ploche o predpokladanej výmere vyše 80 tis. m². Zemina uložená na depóniách bude rozprestretá do výšky vrstvy cca 4,0 m a bude hutnená, celkový objem uloženej zeminy sa predpokladá vyše 30 tis. m³. Depónie budú finálne vegetačne upravené (zahumusované a zatrávnené).
- Pôvodné koľajové lôžko bude prednostne využité na stavbu zemných telies (železnica, cesty). Nevyužitý objem bude trvalo deponovaný. Do podkladných vrstiev žel. spodku modernizovanej trate bude nakúpený nový materiál s požadovanými vlastnosťami (koľajové lôžko frakcia 32 – 32 mm a štrkodrvina do podkladných vrstiev frakcia 0 – 63 mm).
- Navrhovaná činnosť po zmenách s recykláciou koľajového štrku už neuvažuje. Dôvodom je skúsenosť z podobných stavieb, kde pre časovú náročnosť recyklácie koľajového štrku bolo nevyhnutné hľadať iný zdroj tejto suroviny.

Hluk a vibrácie

V priebehu výstavby navrhovanej činnosti budú hlavnými zdrojmi hluku mechanizmy realizujúce zemné a búracie práce a prejazdy koľajových vozidiel a nákladných automobilov s materiálmi potrebnými pre stavbu. Pôjde o dočasné zdroje hluku činné v celom priebehu výstavby, ktorých presná lokalizácia bude závislá od okamžitého stavu a postupu stavebných prác.

V etape prevádzky bude zdrojom emisií hluku samotná žel. prevádzka, ale aj prejazdy automobilov na novovybudovaných cestných komunikáciách. Hlukové zaťaženie spôsobené žel. prevádzkou je snaha minimalizovať.

Súčasťou posúdeného riešenia navrhovanej činnosti z r. 2013 boli návrhy protihlukových stien. Avšak vzhľadom na požiadavky OÚ Žilina na parametre stien a na výsledky aktualizovanej hlukovej štúdie z r. 2016 boli tieto návrhy prehodnotené. Zmeny v umiestnení, type a vo výške protihlukových stien sú súhrnne uvedené v kap. 2.3 Popis technického riešenia navrhovanej zmeny. Tam, kde to bude potrebné, budú inštalované aj individuálne protihlukové opatrenia (napr. výmena okien) – tieto miesta budú spresnené meraniami po ukončení stavby.

Počas výstavby navrhovanej činnosti budú zdrojom vibrácií stavebné práce a súvisiaca doprava surovín a materiálov na stavbu. Počas prevádzky modernizovanej žel. trate a súvisiacich objektov budú zdrojom vibrácií rovnako ako v súčasnosti prejazdy vlakových súprav. Vyvolanými zmenami navrhovanej činnosti sa tento stav nezmení.

Zdroje žiarenia, tepla a zápachu

Počas výstavby ani počas prevádzky navrhovanej činnosti nie je predpoklad vzniku nových zdrojov žiarenia alebo zápachu. Zmenou navrhovanej činnosti sa tento stav nezmení.

Stabilnými zdrojmi tepla sú niektoré technické zariadenia dodávajúce el. energiu do trakčného vedenia, ktoré budú ochladzované. Ďalšími zdrojmi tepla sú niektoré pozemné stavby (vykurované objekty) a vykurované žel. súpravy a lokomotívy. Ide však o zanedbateľné príspevky z pohľadu možných zmien exteriérovej mikroklimy.

Vyvolané investície

Predpokladané vyvolané investície budú predstavovať najmä:

- preložky a úpravy inžinierskych sietí,
- preložky a úpravy cestných komunikácií a objektov na nich (nadjazdy, podjazdy),
- protihlukové opatrenia,
- trvalé a dočasné zábery pôdy,
- demontáž opustených častí žel. trate,
- rekultivácia plôch postihnutých výstavbou alebo novým trasovaním železnice,
- výrub drevín a náhrada spoločenskej hodnoty drevín za výrub mimolesnej zelene,
- kompenzácia za nevyhnutné demolácie objektov.

Zmeny v preložkách inžinierskych sietí

Navrhovaná činnosť vrátane jej zmien vyvolá zásahy do viacerých inžinierskych sietí, ktoré bude potrebné preložiť, resp. ktoré bude potrebné ochrániť pred poškodením. Zmenou navrhovanej činnosti nastali drobné zmeny v preložkách viacerých inžinierskych sietí a bol rozšírený zoznam potrebných preložiek o úpravu kanalizácie spol. SIRS a.s. Žilina, preložku externého zásobníka plynu ŽSR a preložku parovodu na križovatke ul. 1 mája a Hviezdoslavova. Zároveň v preložkách viacerých objektov nastali drobné zmeny.

Zmeny vo výrube drevín

Navrhovaná činnosť vyvolá zásahy do jestvujúcej zelene v dotknutom území. V predprojektovom štádiu neboli rozsahy výrubov bližšie špecifikované.

V následných stupňoch projektovej dokumentácie bol vykonaný dendrologický prieskum, a to najmä v priestore stavebných úprav telesa žel. trate, úprav odvodňovacích priekop, priestore úprav terénu a depónií, prípadne realizácií mostov, podchodov, ciest, prejazdov a budovania inžinierskych sietí. Identifikovaný bol nevyhnutný rozsah výrubu aj predbežná spoločenská hodnota dotknutých drevín. Pred samotným uskutočnením výrubu však bude potrebné v dotknutých lokalitách zistiť skutkový stav pre spresnenie rozsahu výrubu aj spoločenskej hodnoty drevín.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platným územným plánom mesta Žilina (v znení zmien a doplnkov, 10/2017) a s odporúčaniami pre riešenie dopravnej sústavy mesta v zmysle Územného generelu dopravy mesta Žilina (04/2017).

Navrhovaná činnosť „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ spočíva v modernizácii žel. trate v žel. uzli Žilina v úseku od sžkm 199,200 trate Púchov- Žilina a od sžkm 251,109 trate Žilina – Čadca po sžkm 326,800 trate Žilina – Vrútky.

Stavba vrátane prezentovaných zmien v sžkm 199,200 priamo nadväzuje na stavbu modernizácie železničnej trate Púchov – Žilina (štádium realizácie) a v sžkm 251,109 na stavbu modernizácie Žilina – Krásno nad Kysucou (štádium po realizácii).

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zmena územného rozhodnutia v zmysle § 41 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny navrhovanej činnosti predmetnej stavby nebudú zdrojom vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Informácie o životnom prostredí dotknutého územia vychádzajú z dostupných dát z informačných systémov životného prostredia a z informácií z prieskumov, štúdií a dokumentácií vypracovaných pre navrhovanú činnosť v rámci vykonaného posudzovania vplyvov na životné prostredie v rokoch 2012 – 2013 a v nadväzujúcich stupňoch projektovej dokumentácie:

- zámer (REMING CONSULT a.s., 2012),
- správa o hodnotení (REMING CONSULT a.s., 2013),
- Hluková štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2013),
- Orientačný prieskum životného prostredia a ekologické hodnotenia kameniva (HGM Žilina, s.r.o., 2013),
- Podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum (CAD-ECO a.s., 2013),
- Archeologický prieskum (Archeologický ústav SAV, 2013),
- Analýza vplyvu uzavretia cestného podjazdu na Kysuckej ceste v priebehu rekonštrukcie (Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, 2014),
- Dendrologický prieskum (REMING CONSULT a.s., 2015),
- Doplnkový inžinierskogeologický prieskum - ŽSR, železničný most cez Varínku (CAD-ECO a.s., 2016),
- Hydrogeologický posudok (CAD-ECO a.s., 2016),
- Aktualizácia hlukovej štúdie v rámci spracovania projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie (AVEKOL, spol. s.r.o., 2016),
- Primerané posúdenie (Zuskinová, 2017).

6.1. Geologické pomery

Žilinská kotlina má eróznio-tektonický charakter, vznikla mladými poklesovými pohybmi po vzniku riečnej roviny a kvartérnou deštrukciou. Tvorená je komplexom flyšových vrstiev (striedajúcimi sa pieskovecami a ílovcami s hrúbkou 1 200 – 1 600 m) a kvartérnym pokryvom o hrúbky dosahujúcej do 30 m. Z kvartérnych sedimentov kotlinu tvoria fluvialne sedimenty (terasové sedimenty) Váhu, Rajčianky a Kysuce a najvrchnejšie vrstvy nivné terasy vodných tokov, deluvialne hliny a suty a antropogénne sedimenty.

Podľa regionálneho geologického členenia je širšie územie v okolí ž. trate budované horninami geotektonickej jednotky Vnútročné Západné Karpaty.

V podloží kvartérnych sedimentov Žilinskej kotliny sa nachádzajú súvrstvia budované paleogénnymi horninami borovského, hutianskeho i zubereckého súvrstvia - flyšové komplexy tvorené sedimentárnymi horninami (ílovcami, pieskovecami, zlepenkami a slieňovcami). Paleogénne horniny sa nachádzajú v hĺbke 7,0 – 15,0 m pod úrovňou terénu.

Širšie územie je na povrchu budované kvartérnymi fluvialnymi, antropogénnymi, deluvialnymi a polygenetickými sedimentmi. Reprezentované sú predovšetkým náplavovými ílmi a hlinami, lokálne pieskami, v podloží ktorých sa nachádzajú štrky s prímiesou jemnozrnej zeminy, menej štrky ílovité či zle zrnéné. Zachované sú aj terasové sedimenty (hlinité štrky s polygenetickým pokryvom). antropogénne sedimenty tvoria prevažne návažky násypov ciest a železnice, protipovodňových hrádzí a zásypov terénnych depresií po ťažbe.

Z hľadiska regionálnej inžiniersko-geologickej klasifikácie patrí dotknuté územie do regiónu Neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských kotlín (Žilinská kotlina). Z hľadiska inžiniersko-geologickej rajonizácie sa dotknuté územie nachádza v rajóne flyšoidných hornín (tvorený ílovcami a pieskovecami), rajóne fluvialných údolných riečnych tokov (sedimenty charakteru dobre opracovaných štrkov s polohami bahnitých a piesčitých sedimentov s častou povrchovou vrstvou náplavovej hliny) a rajóne antropogénnych sedimentov (prevažne komplex stavebných navážok a navážok komunálnych odpadov).

Dotknuté územie leží v oblasti, v ktorej nemožno vykonávať ložiskový geologický prieskum na ropu a horľavý zemný plyn. Zmeny navrhovanej činnosti nezasahujú do žiadneho prieskumného územia, chráneného ložiskového územia alebo ložiska nerastných surovín.

Hodnotené úseky žel. trate nezasahujú do žiadnej významnej geologickej lokality. Najbližšími sú významná geologická lokalita Považský Chlmec – Vranie (odkryté flyšové sekvencie kysuckej jednotky bradlového pásma na pravom brehu rieky Kysuca v záreze cesty medzi Považským Chlmcem a Vraním) a Varín (lokalita prírodného asfaltu).

Z geodynamických javov sa v širšom okolí dotknutého územia vyskytujú najmä zvetrávanie, akumulácia sedimentov, erózia, abrázia, zamokrenie územia, zemetrasenia a tektonické pohyby a objemové zmeny hornín. Žiadny z uvedených geodynamických javov však v súčasnosti nevykazuje výraznú aktivitu, preto možno dotknuté územie považovať za stabilné.

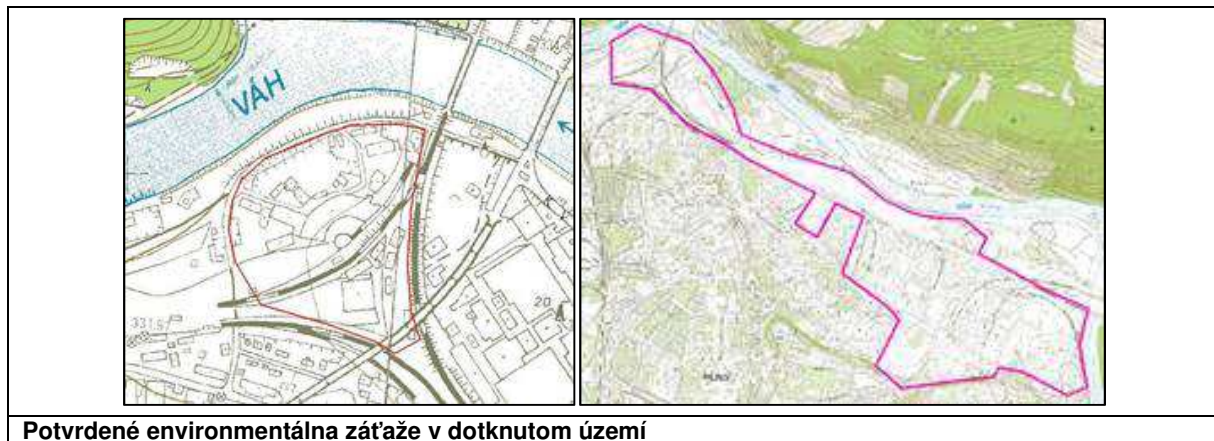
Podľa normy STN EN 1998-1/NA/Z2 patrí dotknuté územie do oblasti seizmického ohrozenia s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia $a_{gR} = 0,63 \text{ m/s}^2$.

Znečistenie horninového prostredia

Rozhodujúci vplyv na znečistenie horninového prostredia majú najmä činnosti súvisiace s prevádzkou železnice, ako aj činnosti blízkych priemyselných prevádzok. Znečistenie horninového prostredia antropogénnymi zásahmi v bezprostrednom okolí existujúcej žel. trate spočíva v znečistení štrkového lôžka a železničného spodku, resp. okrajov priľahlých ciest ropnými látkami (hrúbka zóny v dotknutom území dosahuje cca 2 – 4 m), vo fekálnom znečistení žel. zvršku (z neuzatvorených systémov WC) a zemín (v miestach porušenej kanalizácie, trativodov a netesných žump) a v chemickom znečistení (napr. kovové oderky z prevádzky železnice v oblasti ŽST).

Dotknuté územie leží v oblasti so stredným radónovým rizikom.

V dotknutom území sú evidované potvrdené environmentálne záťažové faktory ZA (1882) / Žilina – Rušňové depo, Cargo a.s. (SK/EZ/ZA/1882 - žel. depo a stanica) a ZA (021) / Žilina – východné priemyselné pásmo (SK/EZ/ZA/1070 - výroba chemikálií).



Zdrojom znečisťujúcich látok v lokalite rušňového depa je manipulácia s ropnými látkami (oprava a údržba koľajových vozidiel, skladovanie pohonných hmôt), zdrojom znečisťujúcich látok v lokalite východného priemyselného pásma sú prevádzky priemyselnej výroby (PCHZ, Chemicelulóza, AVIA, Benzinol,...). V daných lokalitách bolo na území stavby zistené znečistenie zemín ropnými látkami, ťažkými kovmi a arzénom vrátane znečistenie podzemných vôd. Znečistenie podzemných vôd sa s vysokou pravdepodobnosťou transponuje z oblasti východného priemyselného pásma resp. z oblasti priemyselného areálu bývalých Považských chemických závodov. Zmeny navrhovanej činnosti zasahujú do oblastí oboch environmentálnych záťažových faktorov.

6.2. Geomorfologické pomery

Dotknutý úsek žel. trate v Žiline leží v Alpsko-himalájskej sústave, podsústave Karpaty, provincii Západné Karpaty, subprovincii Vnútorne Západné Karpaty, Fatransko-tatranskej oblasti, celku Žilinská kotlina, podcelku Žilinská pahorkatina (Kočík a Ivanič, 2011a).

Žilinská kotlina je medzihorskou tektonickou depresiou, zo západu je ohraničená Súľovskými vrchmi, z juhu severnou časťou Strážovských vrchov, z východu Malou Fatrou (podcelkom Lúčanská Fatra) a zo severu Kysuckou vrchovinou. Výplň kotliny tvoria súvrstvia vnútrokarpatského paleogénu – treťohorné sedimenty (zlepence, ílovce, pieskovce). Priemerná sklonitosť územia v oblasti kotliny je 0° - 5°, v miestach výraznejších terasových stupňov a pahorkov dosahuje sklon až 15°.

Morfologický reliéf územia je výsledkom pôsobenia eróznodendundačných procesov, procesov selektívneho zvetrávania (hlavne v ílovcoch) v kombinácii s gravitačnými svahovými procesmi a tektonickými orogénnymi procesmi. V nedávnej minulosti najviac charakter územia ovplyvnila antropogénna činnosť. Medzi najzávažnejšie zásahy do morfológie územia patria zasypanie pôvodného koryta Váhu v oblasti Strážova a regulačné práce, preložka koryta Váhu a jeho zahĺbenie v oblasti Celulózka a v oblasti osobnej stanice Žilina. Výstavbou žel. stanice a rozširovaním priemyselných a stavebných aktivít boli v území postupne navrstvené navážky, ktoré zotrelí pôvodné prirodzené tvary reliéfu. Násypy žel. trate a ciest tvoria najvýraznejšie terénne elevácie, podobne ako umelé zahĺbenie koryta Váhu pod haťou VD Žilina je najvýznamnejšou terénnou depresiou.

Dotknuté územie zastavanej časti mesta leží v údolí rieky Váh v tzv. Hornom Považí na sútoku Váhu s riekami Kysuca a Rajčianka. Pozdĺž tokov Rajčianka a Váh sa ťahnu široké poriečne nivy so štrkovými terasami.

Nadmorská výška v zastavanom území mesta Žilina pohybuje okolo 328 - 378 m n.m.

6.3. Klimatické pomery

Z hľadiska klimaticko-geografických typov leží dotknuté územie v oblasti mierne teplej kotlinovej klímy, v ktorej priemer teplôt v januári dosahuje -5 - -2,5 °C a v júli 17 – 18,5 °C. Priemerná ročná teplota vzduchu sa pohybuje na úrovni 8,2 °C.

Priemerné mesačné teploty vzduchu v °C za obdobie rokov 1993 - 2007 namerané na stanici Žilina													
Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Žilina	-2,6	-1,0	2,7	8,6	13,9	16,6	18,4	17,7	13,2	8,8	3,5	-1,5	8,2

Ročný priemer zrážok dosahuje 600 – 800 mm, najviac ich spadne v júni a v prvej polovici júla. Snehová pokrývka býva 60 – 80 dní v roku.

Priemerné mesačné úhrny zrážok v mm za obdobie rokov 1995 - 2004 namerané na stanici Žilina													
Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Žilina	38,1	42,5	46,9	55,2	74,7	103,9	136,0	63,0	80,5	61,8	55,6	36,8	795,0

Priemerná rýchlosť vetra v území dosahuje 1,5 m/s. V území prevláda severozápadné a južné prúdenie vzduchových hmôt s častým výskytom bezvetria.

Priemerná rýchlosť vetra v m/s za obdobie rokov 1993 - 2007 nameraná na stanici Žilina													
Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Žilina	1,5	1,7	1,5	1,9	1,4	1,6	1,5	1,3	1,2	1,2	1,6	1,3	1,5
Častosť smerov vetra a bezvetria v % za obdobie rokov 1993 - 2007 nameraná na stanici Žilina													
Stanica	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Bezvetrie				
Žilina	6,5	5,0	3,8	5,1	15,2	8,3	6,4	17,7	32,0				

Znečistenie ovzdušia

Z hľadiska potenciálneho znečistenia ovzdušia sú veterné pomery v Žilinskej kotline nepriaznivé (slabá veternosť, častý výskyt bezvetria, vyššia relatívna vlhkosť vzduchu) a preto relatívne menšie zdroje exhalátov môžu spôsobiť relatívne vysokú úroveň znečistenia ovzdušia.

Územie Žilinského kraja patrí podľa prílohy č. 17 k vyhláške č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia medzi zóny pre SO₂, NO₂, NO_x, častice PM₁₀, častice PM_{2.5}, benzén a oxid uhoľnatý. Zároveň je súčasťou zóny Slovensko pre látky As, Cd, Ni, Pb, polycyklické aromatické uhľovodíky, Hg a O₃. Územie mesta Žilina je zaradené k oblastiam riadenia kvality ovzdušia pre prachové častice PM₁₀. V roku 2015 nebola prekročená limitná ani cieľová hodnota na ochranu zdravia ľudí pre žiadnu meranú znečisťujúcu látku.

Významnými znečisťovateľmi v Žilinskom kraji sú prevádzky spoločností Mondi SCP, a.s. (výroba papiera, celulózy a lepenky), Žilinská teplárenská, a.s. (výroba a predaj el. energie a tepla), DOLVAP, s.r.o. (výroba vápna, vápenných produktov a rôznych druhov kameniva) a OFZ, a.s. (výroba ferozliatin). V okrese Žilina sú najväčšími producentmi tuhých znečisťujúcich látok DOLVAP, s.r.o., Žilinská teplárenská, a.s., Kia Motors Slovakia s.r.o. a DOLKAM Šuja, a.s. (výroba dolomitového kameňa). Znečistenie ovzdušia v meste je spôsobené predovšetkým škodlivinami z miestnej teplárne, miestnymi chemickými prevádzkami a najmä v centre mesta intenzívnou dopravou.

6.4. Hydrologické pomery

Povrchové vody

Dotknuté územie patrí do povodia rieky Váh, rieka preteká severne od žel. trate za cestou II/583. Navrhovaná činnosť tento tok križuje mostnými objektmi v sžkm 250,693 smerom na Čadcu a v sžkm 335,300 smerom na Varín. Zmena navrhovanej činnosti sa týka oboch mostných objektov, k prvému mostu bude navyše doplnená nová lávka pre chodcov a cyklistov vrátane prístupových komunikácií a druhý mostný objekt bude upravovaný.

Najväčšími a najvýznamnejšími prítokmi Váhu sú potoky Rajčianka, Kysuca a Varínka:

- Rajčianka je ľavostranným prítokom, do Váhu ústi v Žiline. Celková plocha jej povodia je 359,06 km², dĺžka hlavného toku je 47,5 km a priemerný prietok 5,8 m³/s. Navrhovaná činnosť tento tok križuje mostnými objektmi, ktoré sú určené na rekonštrukciu resp. na prestavbu, zmeny týchto objektov sa týkajú posunu ich určenej kilometrickej polohy.
- Kysuca je pravostranným prítokom, do Váhu ústi na území Žiliny medzi Považským Chlmcom a Budatínom. Celková plocha jej povodia je 1 037,67 km², dĺžka hlavného toku je 66,3 km a priemerný prietok 17,3 m³/s. Zmena navrhovanej činnosti tok nekrižuje.
- Varínka je pravostranným prítokom, do Váhu ústi pri Varíne. Celková plocha jej povodia je 167,48 km², dĺžka hlavného toku je 24,7 km a priemerný prietok 3,3 m³/s. Navrhovaná činnosť tok križuje mostným objektom na východnom okraji riešeného úseku trate č. 180 Žilina – Košice v rkm 0,170.

V okolí žel. trate preteká aj viacero menších vodných tokov, navrhovaná činnosť na území mesta Žilina križuje ešte potok Všivák v sžkm 337,634 mostným objektom, pri ktorom nenastali zmeny v rámci vývoja navrhovanej činnosti v porovnaní s pôvodným návrhom.

Z hľadiska typu režimu odtoku patrí predmetné územie do strednohorskej oblasti so snehovo-dažďovým typom režimu odtoku s akumuláciou vody a s nízkymi stavmi v decembri až februári, vysokou vodnosťou v marci až máji a s nízkymi stavmi v septembri až októbri. Prirodzený prietokový režim Váhu je silne ovplyvnený prevádzkou sústavy vodných diel na hornom toku rieky.

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. sú toky Váh (4-21-01-038), Varínka (4-21-05-114), Kysuca (4-21-06-012) a Rajčanka (4-21-06-115) vodohospodársky významné (vodné toky využívané ako vodárenské zdroje alebo také, ktoré môžu byť využívané ako vodárenské zdroje, toky s plavebným využitím, príp. s významným odberom vody pre priemysel a poľnohospodárstvo). Rieka Kysuca v rkm 30,80 – 63,50 patrí tiež k vodárenským vodným tokom (vodné toky alebo úseky tokov využívané ako vodárenské zdroje alebo využiteľné ako vodárenské zdroje na odber pre pitnú vodu).

Na rieke Váh boli v širšom okolí navrhovanej činnosti vybudované dve vodné nádrže, vodná nádrž Hričov (pod sútokom Váhu s Kysucou a Rajčiankou pri obci Horný Hričov) a vodné dielo Žilina (rkm 254,613). Zmeny navrhovanej činnosti nezasiahnu tieto vodné plochy.

V území dotknutom vyvolanými zmenami navrhovanej činnosti ani v jeho blízkom okolí sa nenachádza žiadna národne, regionálne ani lokálne významná mokraď.

Zmeny navrhovanej činnosti nezasahujú žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani do žiadneho vodného zdroja, resp. do žiadneho pásma hygienickej ochrany vodného zdroja.

Kvalita povrchových vôd

K významným zdrojom znečistenia rieky Váh v tomto úseku patria spoločnosť VAS s.r.o. a Severoslovenské vodárne a kanalizácie a.s. (SČOV Žilina). Stredný úsek toku Váhu je ovplyvňovaný najmä odpadovými vodami z priemyselných podnikov (Aquachemia s.r.o. Žilina, VAS s.r.o. Žilina, Slovanft a.s. Terminál Horný Hričov, Agroefekt s.r.o. Svrčinovec, Kinex a.s. Bytča, a i.) a komunálnymi odpadovými vodami z husto obývaných oblastí (predovšetkým z mestských aglomerácií Žilina, Martin, Považská Bystrica, Púchov a i.).

Podľa monitorovania v r. 2009 – 2012 dosahuje rieka Váh na území mesta Žilina prevažne zlý až veľmi zlý ekologický stav a toky Kysuca a Rajčanka dosahujú priemerný ekologický stav. Ekologický stav vyjadruje stav prvkov kvality biologických (vodných spoločenstiev bentických bezstavovcov, fyto-bentosu, makrofytov, fytoplanktónu a rýb), fyzikálno-chemických (teplota vody, merná vodivosť, pH, rozpustný kyslík a i.), hydromorfnych (hydrologický režim, morfológické podmienky) a tiež prítomnosť syntetických a nesyntetických špecifických látok (bifenyl, bisfenol A, arzén a i.).

Všetky uvedené toky dosahujú dobrý chemický stav z hľadiska prítomnosti nesyntetických prioritných látok (kovov) a syntetických prioritných látok (ostatných znečisťujúcich látok, pesticídov a priemyselných polutantov).

Podzemné vody

Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie leží územie dotknuté zmenami navrhovanej činnosti v rajóne QP 029 Paleogén a kvartér časti Žilinskej kotliny a východného okraja Súľovských vrchov s medzizrnovou priepustnosťou. Zmeny navrhovanej činnosti zasahujú útvary podzemnej vody v predkvartérnych horninách SK2001800F Puklinové podzemné vody z časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny oblasti povodia Váh a k útvaru SK1000500P Pedzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov S. časti povodia Váh.

Pre podzemné vody paleogénu sú dominantným kolektorom polohy pieskovcov a ílovcov (flyš), slieň, slieňovce, pieskovce, bridlice a zlepenice. V prípade podzemných vôd kvartéru sú najvýznamnejším kolektorom vôd fluvialne sedimenty Váhu a jeho prítokov. Z hľadiska prirodzenej tvorby zásob podzemnej vody je najvýznamnejšia pravobrežná časť Váhu tvorená vysokopriepustnými štrkami. Generálny smer prúdenia podzemnej vody je totožný so smerom toku Váhu. Hladina podzemnej vody je voľná a nachádza sa v hĺbke 3,5 – 6,0 m pod terénom.

V dotknutom území nie sú evidované odberné miesta podzemných vôd, pramene ani pramenné oblasti. Dotknuté územie leží v Žilinskej kotline, ktorá bola vymedzená ako oblasť s výskytom zdrojov geotermálnej energie, avšak využívanie tepelného spádu sa na území mesta zatiaľ nerealizuje.

Kvalita podzemných vôd

Na základe dostupných dát z vykonaného monitoringu v rokoch 2009 - 2012 možno konštatovať, že dotknuté útvary podzemnej vody dosahujú dobrý chemický stav.

6.5. Pôdne pomery

Dotknuté územie je súčasťou zastavaného územia mesta Žilina. Hlavným pôdnym typom v dotknutom území zmien navrhovanej činnosti sú fluvizeme typické karbonátové, sprievodne fluvizeme glejové a arenické karbonátové. Hlavným pôdnym substrátom sú karbonátové sedimenty. Ide o pôdy typické pre nivy vodných tokov s obsahom karbonátov v celom pôdnom profile. Sú sorpčne nasýtené, zrnitostne variabilné, hlboké až stredne hlboké s rozdielnou skeletnosťou.

Kontaminácia pôd

Z hľadiska kontaminácie sú lokálne pôdy relatívne čisté. Odolnosť pôd proti kompácii je slabá, odolnosť proti intoxikácii kyslou skupinou rizikových prvkov je slabá a proti intoxikácii alkalickou skupinou rizikových prvkov je silná.

Fluvizeme majú často nepriaznivý vodno-vzdušný režim a to najmä na pôdach s vyšším zastúpením ílov a pieskov. Limitujúcim faktorom ich využívania je hĺbka podzemnej vody a pri ich kontaminácii je možná translokácia kontaminantov do hlbších častí pôdneho profilu a do podzemných vôd.

6.6. Biotické pomery

Zmeny navrhovanej činnosti sú v prevažnej miere situované na plochy železničnej dopravy v intraviláne mesta Žilina, kde vysoký stupeň synantropizácie územia a jeho využitie pre železničnú dopravu viedli k presadeniu najmä synantropných druhov rastlín a živočíchov. Predpoklad výskytu vzácnějších druhov je naviazaný na blízky vodný tok Váhu a jeho sprievodné brehové porasty.

Rastlinstvo

Zmeny navrhovanej činnosti sú uvažované v území dotknutom riešenou navrhovanou činnosťou, prevažne na železničných plochách a v priestore koľajiska, ktorý je prakticky bez vegetácie. Sporadicky sa tu vyskytujú izolované riedke porasty burinných druhov, prevažujú synantropné druhy. V okrajových častiach sa uplatňujú aj drevinné druhy. Na plochách železnice a v ich bezprostrednom okolí bol zaevidovaný výskyt invázných druhov rastlín zlatobyle kanadskej (*Solidago gigantea*), astry kopijovitej (*Aster lanceolatus*) a pohánkovca

japonského (*Fallopia japonica*). Zastavané územie dopĺňajú plochy a prvky sídelnej zelene. Najhodnotnejším porastom v susedstve žel. plôch za cestou II/583 sú brehové porasty pozdĺž toku Váhu.

Navrhovaná činnosť nezasahuje lesné porasty. Najbližšie sú evidované v k. ú. Strážov, k. ú. Považský Chlmec a v k. ú. Budatín (lesy osobitého určenia LHC Dubeň s významnou zdravotnou, kultúrnou alebo rekreačnou funkciou) a v k. ú. Varín (ochranné lesy LHC Varín s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy).

Živočíšstvo

Severná strana žel. plôch je ohraničená líniou cesty II/583 resp. tokom Váhu, južná strana je tvorená súvislým zastavaným územím mesta Žilina. Zo živočíšnych druhov sa v dotknutom území preto uplatňujú najvýraznejšie synantropné druhy. K zvýšeniu biodiverzity živočíchov prispela blízkosť vodného toku Váhu.

Biotopy

Zmeny navrhovanej činnosti sú realizované prevažne na existujúcej žel. trati v intenzívne využívannej a antropicky ovplyvnenej urbánnej krajine, čo odzrkadľuje aj charakter dotknutých biotopov. Majoritnú časť predstavujú biotopy antropicky determinované s nízkou environmentálnou hodnotou.

V dotknutom území sa vyskytujú najmä biotopy koľajiska a telesa železnice a biotopy cestných komunikácií s ruderálnou vegetáciou a s náletovými drevinami v okrajových častiach. Ekologicky najhodnotnejšími biotopmi v dotknutom území sú biotopy vodného toku Váh a biotopy pobrežnej a litorálnej vegetácie lemujúcej vodný tok.

6.7. Krajina

Štruktúra krajiny

Dotknuté územie je situované na severnom okraji zastavaného územia mesta Žilina. Dominujúcimi krajinnými prvkami sú prvky dopravy (žel. teleso so súvisiacou infraštruktúrou, hlavné a vedľajšie cestné komunikácie, parkovacie plochy, plocha autobusovej stanice), priemyselné objekty a areály (priemyselná zóna) a polyfunkčné objekty (objekty administratívy, služieb a obchodu) a obytné objekty (bytové domy). Dotknuté územie uzatvára súvislá sídelná zástavba mesta z južnej strany a prvky vodných plôch zo severnej strany.

Krajinná scenéria

Z hľadiska krajinnej scenérie ide o silne urbanizované územie, ktoré je tvorené súvislou sídelnou zástavbou s rozdielnym výškovým usporiadaním. Nadmorská výška územia výrazne stúpa za tokom Váhu, krajinný obraz uzatvárajú pahorkatiny Kysuckých vrchov v mestskej časti Budatín.

Stabilita krajiny

Dotknuté územie patrí k regiónom 2. environmentálnej kvality, t.j. k regiónom s mierne narušeným životným prostredím do tzv. Podjavornického Žilinského okrsku s narušeným prostredím.

Prvky územného systému ekologickej stability zasiahnuté zmenami navrhovanej činnosti resp. v blízkosti zmien navrhovanej činnosti sú uvedené v nasledujúcej kapitole 6.8.

6.8. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability

Chránené územia, stromy a druhy

Zmeny navrhovanej činnosti sa nachádzajú v 1. stupni ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. Územie dotknuté zmenami nezasahuje do žiadneho chráneného územia, ani tu nie je evidovaný žiaden chránený strom.

Najbližšie k danému úseku žel. trate v úseku Košice - Žilina približne v sžkm 338,3 – 338,6 (Kysucká ulica) sú evidované chránené stromy Lipy v Žiline (evidenčné číslo S 187), konkrétne ide o dve lipy malolisté (*Tilia cordata*). Neďaleko od líp juhozápadným smerom je evidovaný ľaliovník tulipánokvetý (*Liriodendron tulipifera*) s evidenčným číslom S 189. Uvedené stromy sa vyznačujú kultúrnym, vedeckým a krajinárskym významom. Okolo stromov v plošnom priemete ich koruny zväčšenom o 1,5 m (min. v okruhu 10 m od kmeňa stromu) platí ochranné pásmo s 2. stupňom ochrany (§ 49 ods. 6 zákona o ochrane prírody a krajiny).

Natura 2000

Hodnotené zmeny navrhovanej činnosti nezasahujú do žiadneho chráneného vtáčieho územia ani do žiadneho územia európskeho významu, tieto sa nachádzajú v širšom okolí.

Navrhovaná činnosť zasahuje do územia európskeho významu SKUEV0221 Varínka. Predmetom ochrany tohto územia sú biotopy 91E0 (lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy), 6430 (vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách) a 7220 (penovcové pramenická) a druhy kunka žltobruchá, vydra riečna, bystruška potočná, spriadač kostihojový a netopier obyčajný.

Stavba územie zasahuje v mieste situovania pôvodného mosta v k.ú. Varín v obci Varín v sžkm 327,632, jeden z existujúcich pilierov sa nachádza v strede chráneného toku. V rámci navrhovanej činnosti sa rieši len výmena nosnej konštrukcie mosta, spodná stavba nebude dotknutá.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uskutočnenom v r. 2012 – 2013 boli vplyvy činnosti na toto chránené územie vyhodnotené v rámci vypracovanej správy o hodnotení. Keďže vyššia rozpracovanosť v aktuálnom stupni projektu umožňuje poznanie detailnejšieho stavebno-technického riešenia rekonštrukcie mosta, súčasťou oznámenia o zmene je Primerané posúdenie vplyvov na územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka (príloha č. 3) vypracované v zmysle čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (smernica o biotopoch) v súvislosti s uplatnením §28 zákona o ochrane prírody a krajiny a zákona o posudzovaní.

Územný systém ekologickej stability

Podľa dostupných údajov zmeny navrhovanej činnosti priamo zasahujú do viacerých prvkov územného systému ekologickej stability, viaceré takéto prvky sa tiež nachádzajú v blízkosti:

Prvky ÚSES v dotknutom území a v jeho bezprostrednom okolí		
Prvok ÚSES	Charakteristika	Križovanie so stavbou
NRBk 1 Rieka Váh	Ide o najvýznamnejší biokoridor, interkontinentálnu trasu vtáctva, šírenia panónskych druhov a o prepojenie s riekou Dunaj.	Prechádza v celom riešenom úseku v blízkosti železničnej trate, na dvoch miestach ho trať priamo križuje mostnými objektmi (sžkm 250,693 a 335,300).

navrhovaná činnosť vrátane zmien

	plochy železnice		zastavané územie		genofondové lokality
	cesty 1. triedy		okrskový park		biocentrum nadregionálneho významu
	obslužné komunikácie		izolačná zeleň		biocentrum regionálneho významu
	hlavné pešie trasy		vodné toky		biocentrum miestneho významu
					biokoridor nadregionálneho významu
					biokoridor regionálneho významu
					biokoridor miestneho významu

Lokalizácia územných prvkov ekologickej stability v dotknutom území a jeho okolí

Hodnotená zmena žel. trate sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky zasahuje do územia Žilinského kraja, okresu Žilina, mesta Žilina a k. ú. Žilina.

V meste bolo k 31.12.2016 evidovaných spolu 81 041 obyvateľov, z ktorých tvorili 48,23 % muži 51,77 % ženy. Počtom obyvateľov ide o tretie najväčšie mesto Slovenska. Priemerná hustota obyvateľstva v meste dosahuje 1 013,11 ob/km², pričom za posledné roky sústavne klesá, rovnako ako aj počet obyvateľov (viď tabuľka nižšie).

Vývoj stavu obyvateľstva v meste Žilina za obdobie rokov 2006 – 2016		
Rok	Počet obyvateľov	Hustota ob./km ²
2006	85 477	1 068,92
2007	85 370	1 068,32
2008	85 327	1 066,77
2009	85 252	1 066,18
2010	85 129	1 064,62
2011	81 515	1 018,21
2012	81 382	1 017,74
2013	81 273	1 016,23
2014	81 155	1 014,81
2015	81 114	1 013,82
2016	81 041	1 013,11

V sledovanom období je zaznamenaný celkový úbytok obyvateľstva, v roku 2016 dosiahol pokles obyvateľstva 73 ľudí. Mierny pokles obyvateľstva je spôsobený migračným úbytkom spojeným s odchodom za prácou do iných miest a štátov a trendom sťahovania sa do obcí blízkyh mestu.

Obyvateľstvo produktívneho veku (15 – 64 rokov) tvorí približne 70%-ný podiel z celkového počtu obyvateľov mesta.

Veková štruktúra trvalo bývajúceho obyvateľstva v Žiline k 31.12.2016							
Obec	Trvale bývajúce obyvateľstvo						Podiel ob. v produktívnom veku z trvalo bývajúceho obyv. (%)
	Spolu	0-14	Muži produk.	Ženy produk.	Muži poproduk.	Ženy poproduk.	
Žilina	81 041	11 897	27 852	28 659	4 996	7 637	69,73

Priemerný vek v meste je 41,1 rokov, čo predstavuje o niečo nižšiu hodnotu ako je celoslovenský priemer (43,8 roka) a tiež priemer v dotknutom okrese (42,7 roka) alebo kraji (42,4 roka).

Zdravotný stav obyvateľstva

V Žilinskom kraji bol v ostatnom sledovanom roku 2015 zaznamenaný prirodzený prírastok obyvateľstva, t.j. vyšší bol počet živonarodených než zomretých obyvateľov (0,6 ‰).

Priemerný stav a pohyb obyvateľstva v roku 2016					
Územie	Živonarodení	Zomretí			Prirodzený prírastok
		spolu	z toho		
			do 1 roka	do 28 dní	
SR	57 557	52 351	311	165	5 206
ZA kraj	7 326	6 560	16	11	766
ZA okres	1 736	1 564	5	5	172
mesto Žilina	975	845	3	3	130

Dlhodobu najčastejšími príčinami smrti na Slovensku sú choroby obehovej sústavy a nádorové ochorenia, tvrdenie je platné aj pre územie Žilinského kraja. V kraji bol v danom roku zaznamenaný vyšší výskyt pohlavných chorôb ako je celoslovenský priemer. Naopak, bola tu zaznamenaná najnižšia miera potratovosti (10 ‰). V rámci Slovenska tu bolo evidovaných najmenej dispenzarizovaných pacientov s diagnózou cukrovky.

6.10. Hospodárske pomery

Prvá písomná zmienka o Žiline je z roku 1208, mesto sa rozvíjalo v okolí Žilinského hradu. Mestské práva Žilina dostala okolo roku 1290, prvá písomná zmienka o meste pochádza z roku 1312. Mesto predstavovalo významnú križovatku obchodných ciest, vďaka čomu sa rozvíjalo. Stred mesta leží v nadmorskej výške 342 m n.m.

Rozloha Žiliny predstavuje 8 002,8 ha, ide o štvrté najväčšie mesto Slovenskej republiky. Mesto sa člení na 19 mestských častí: Staré Mesto, Hliny, Hájik, Solinky, Vlčince, Rosinky, Trnové, Mojšová Lúčka, Bytčica, Závodie, Bánová, Žilinská Lehota, Strážov, Budatín, Považský Chlmec, Brodno, Vranie, Zádubnie a Zástranie.

Na území mesta mierne prevláda nepoľnohospodárska pôda 59,58 % s väčšinovým zastúpením lesných pozemkov (43,27 %) a zastavaných plôch (34,69 %). Z poľnohospodárskych pôd sú na území mesta zastúpené najmä orná pôda (45,71 %) a trvalé trávne porasty (42,75 %).

Výmera územia a využitie pôdy na území mesta Žilina v ha k 31.12.2016	
Využitie pôdy	Výmera (ha)
Výmera územia spolu	8 002,8
Poľnohospodárska pôda	3 234,9
orná pôda	1 478,8
trvalé trávne porasty	1 383,0
záhrady	343,9
ovocné sady	29,1
vinice	0,007
Nepoľnohospodárska pôda	4 768,0
lesné pozemky	2 063,2
zastavané plochy	1 654,2
ostatné plochy	619,4
vodné plochy	431,1

Mesto je zásobované pitnou vodou zo skupinového vodovodu Nová Bystrica – Čadca – Žilina. Zdrojom vody sú viaceré vodné zdroje nachádzajúce sa v okresoch Žilina, Kysucké Nové Mesto a Čadca.

Priemysel

Mesto Žilina aj rovnomenný okres, majú v priemyselnej produkcii Slovenska silné postavenie. K najvýznamnejším priemyselným prevádzkam patrí výrobný automobilový závod Kia Motors Slovakia s.r.o., ktorého výroba bola spustená v decembri 2006. V nadväznosti na automobilovú výrobu sa v okolí závodu vybudovala dodávateľská sieť so strojárskym a elektrotechnickým zameraním.

Z energetického priemyslu sú významnými najmä prevádzka spol. Žilinská teplárenská a.s. (výroba tepla a el. energie) a vodná elektráreň Vážskej kaskády (Hričov, Žilina). Zastúpený je tu i priemysel stavebných hmôt (Slovpanel a.s.), chemický priemysel (Považské chemické závody a.s. - výroba chemických látok), textilný priemysel (Slovena a.s. Žilina – výroba tkanín pre automobilový priemysel), papierenský priemysel (Metsa Tissue a.s. - výroba produktov papierovej hygieny). Z potravinárskeho priemyslu sú tu zastúpené prevádzky spoločností Hyza a.s. (spracovanie a produkcia hydinových výrobkov), PEZA Žilina (pekárenské výrobky) alebo Ryba Žilina spol. s.r.o. (výroba rybacích a lahôdkových šalátov). Na území mesta sa nachádzajú viaceré podniky strojárkej výroby, z ktorých známe sú napr. ZVL Slovakia a.s. (výroba ložísk), DI Mechanik, s.r.o. (strojárka výroba pre drevospracujúci priemysel a spracovanie odpadov), Elektrovod Žilina a.s. (výroba stožiarov a konštrukcií).

Bohato zastúpený je tu i stavebný priemysel, sídla má v meste viacero známych spoločností pôsobiacich na celoslovenskej úrovni (Váhostav-sk, a.s., Stavmnotáže Žilina, a.s., Cestné stavby Žilina spol. s.r.o. a i.).

Poľnohospodárstvo

Z celkovej výmery dotknutého mesta Žilina je poľnohospodárska pôda zastúpená v pomere 40,42 %. Poľnohospodárske pôdy sú na území mesta tvorené ornou pôdou, trvalými trávnyimi porastmi, záhradami, ovocnými sadiami a zastúpené sú aj plochy viníc. Plošne najrozšírenejšie sú orná pôda (18,48 % z rozlohy mesta) a trvalé trávne porasty (17,28 % z rozlohy mesta).

Rastlinná výroba v okrese je zameraná najmä na pestovanie obilnín (pšenica, jačmeň), krmovín a zemiakov. Prevládajúca živočíšna výroba sa orientuje predovšetkým na chov hovädzieho dobytku a v menšej miere ošípaných.

Zmena navrhovanej činnosti nie je situovaná na poľnohospodársky využívanú pôdu.

Lesné hospodárstvo

Lesy na území mesta patria do LHC Dubeň, z rozlohy dotknutého územia zaberajú lesné pozemky 25,78 %. Nachádzajú sa to prevažne lesy hospodárske, ale tiež lesy osobitného určenia a lesy ochranné.

Najbližšie lesné porasty k zmene navrhovanej činnosti sa nachádzajú nad tokom Váhu severne od zmeny navrhovanej činnosti v Budatíne. V dotknutom území sa nenachádzajú pozemky lesohospodárskych aktivít.

Rekreácia a cestovný ruch

Mesto Žilina je najvýznamnejším turistickým centrom regiónu Horné Považie. Bohato zastúpené sú tu obchodné a kultúrne priestory a ubytovacie zariadenia. V oblasti sa nachádza mnoho kultúrno-historických pamiatok. Priamo v meste sa nachádza Budatínsky zámok, neďaleko sú hrady Súľov, Strečno a Starý hrad. V blízkosti je tiež mnoho prírodných atrakcií, z ktorých najnavštevovanejšie sú Súľovské skaly, Rajecká dolina a Malá Fatra. Dotknutý región ponúka bohaté možnosti pre letnú aj zimnú turistiku.

Žilina je dobrým východným bodom pre región Horného Považia a Liptova. Celoročne sú využívané neďaleké strediská Gino Paradise Bešeňová, Aquapark Tatralandia v Liptovskom Mikuláši, Oravice v Tvrdošine, termálne kúpalisko Laura v Rajeckých Tepliciach, kúpele Rajecké Teplice, kúpele Lúčky, kúpalisko Veronika v Rajci, plaváreň v Žiline a i. V dostupnej vzdialenosti sa nachádzajú zimné areály Snow Paradise Veľká Rača v Oščadnici, Ski Park Ružomberok, lyžiarske stredisko Zverovka – Spálený v Zuberici a počas letnej sezóny je atraktívnou zastávkou Letné centrum zábavy Sun Paradise v Oščadnici.

Cestná doprava

Žilina je regionálnym dopravno-komunikačným uzlom. Križujú sa tu trasy medzinárodných ťahov cestnej siete E50 a E75, diaľnice D1 a D3, ktoré sú zaradené do siete transeurópskych magistralí.

Významnými ťahmi sú cesty I. triedy I/60 (v intraviláne mesta), I/18 (smer Martin), I/64 (smer Rajec), I/61 (smer Považská Bystrica), I/11 (smer Kysucké Nové Mesto). Z ciest II. triedy prechádza pozdĺž Váhu cesta II/583 (smer Varín) a MČ Budatín sa tiahne cesta II/507 (smer Považská Bystrica).

Zmena navrhovanej činnosti zasiahne úsek cesty II/583 (I/18A) tiahnucci sa pozdĺž rieky Váh severne od žel. koľají. V riešenom úseku je podľa sčítania z r. 2015 intenzita dopravy nasledovná: 6 893 nákladných áut, 22 099 osobných automobilov, 88 motocyklov, t.j. 29 080 vozidiel/24 hod.

V meste je zriadená hromadná doprava organizovaná Dopravným podnikom mesta Žiliny, prímestská doprava z/do okolitých obcí a miest je poskytovaná spol. SAD Žilina.

Železničná doprava

Na území mesta sa stretávajú žel. trate 106, 106A Kraľovany – Púchov a 114A Žilina – Rajec.

Dotknutý úsek železničnej trate zasahuje žel. trať Žilina – Čadca, ktorá je súčasťou VI. Paneurópskeho dopravného koridoru a žel. trať Bratislava – Čierna nad Tisou, ktorá leží na V. dopravnom koridore vetve Va. Úsek je súčasťou základnej siete jednotnej transeurópskej dopravnej siete TEN –T, konkrétne koridorov základnej siete Baltsko-jadranského a Rýn - Dunaj, predstavujúcej nosný pilier homogénneho európskeho dopravného systému.

Letecká doprava

Na území mesta Žilina sa nachádza letisko Žilina – Dolný Hričov, ktoré bolo vybudované v 70-tych rokoch. Prevádzkovateľom letiska je spol. Letisková spoločnosť Žilina a.s. Letisko je využívané pre leteckú dopravu slovenských aj zahraničných leteckých spoločností, lety firemných a súkromných lietadiel, letecký výcvik a športové lietanie, sanitné lety, špeciálne letecké práce a činnosť letectva Armády SR.

Zmena navrhovanej činnosti sa nachádza mimo plôch letiska Žilina – Dolný Hričov.

Vodná doprava

Najvýznamnejším tokom vodnej dopravnej cesty v území je rieka Váh, ktorá predstavuje tzv. Vážsku vodnú cestu, sčasti vybudovanú, spájajúca Žilinu s Dunajom. Vážska vodná cesta je súčasťou základnej siete jednotnej transeurópskej dopravnej siete TEN –T, konkrétne koridoru základnej siete Baltsko-jadranského. Delí sa na 4 etapy: Komárno – Sereď (75 km), Sereď – Púchov (124 km), Púchov – Žilina (51 km) a Žilina – Odra (98 km návrh).

Cyklodoprava

V súčasnosti je v intraviláne mesta vybudovaných cca 8,7 km cyklistických komunikácií bez cyklotrasy na Vodnom diele. Intenzita cyklistov je najvyššia v období od apríla do októbra. Na území mesta sú vybudované cyklotrasy H3 sídlisko Vlčince – centrum, V10 sídlisko Vlčince I – Hypertesco, V6 sídlisko Solinky – Žilinská univerzita, H23 Vlčince – Vysokoškolačok – centrum, H4 Žilina (Kysucká) – Budatín, H2 Solinky – centrum, H1 Hájik - centrum, Nám. J. Bosca – Bánová, Nám. A. Hlinku – pešia zóna, prepojenie H3 (Hlboká cesta) a V10 (Vlčince – Hypertesco), krátke úseky pri VD Žilina, extravilán – VD Žilina (nie je súčasťou mestských komunikácií – riešené ako pešia zóna so vstupom pre cyklistov).

Hluk

V dotknutom území sa mimo hodnotenej žel. trate č. 106 nachádzajú viaceré zdroje hluku: doprava na cestných komunikáciách, výroba a prevádzka v blízkych priemyselných výrobných a logistických halách v priemyselnej zóne mesta a s nimi súvisiaca automobilová doprava a ďalšie stacionárne miestne zdroje.

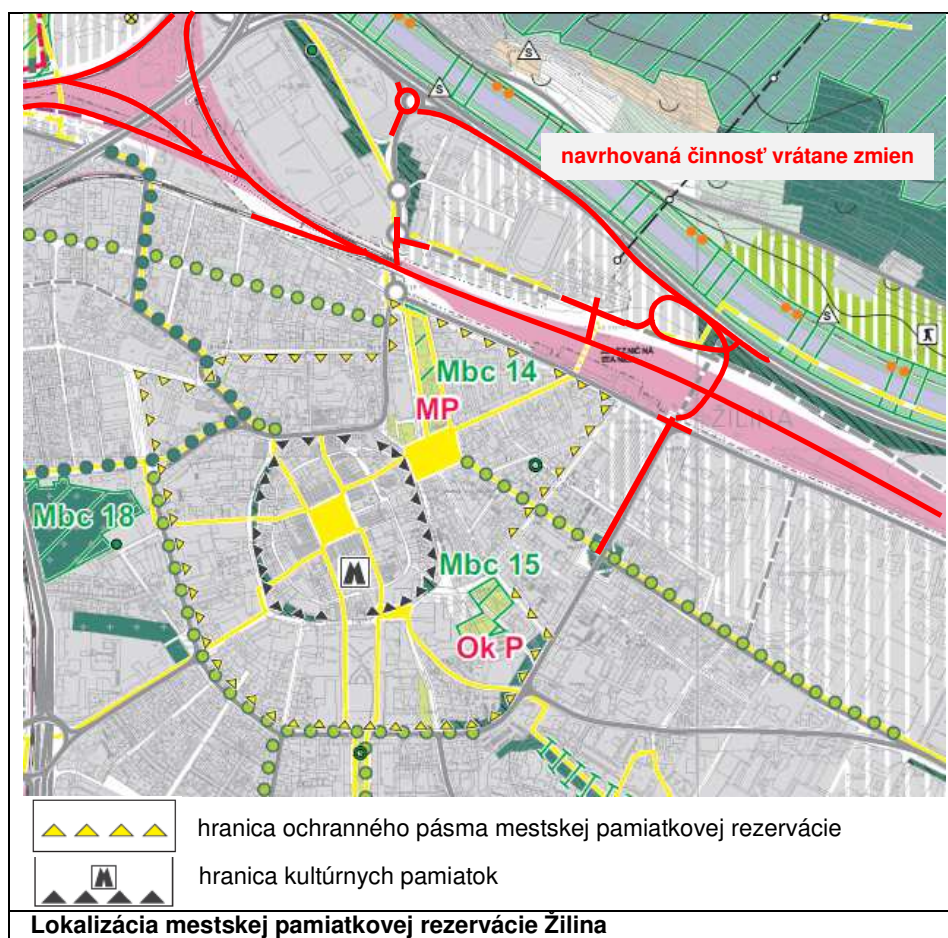
Zo žel. dopravy sú určené tri rôzne zdroje hluku: hluk motora, hluk valenia a aerodynamický hluk. Hluk motora je zväčša problémom nákladných vlakov a vlakov so staršími vozňami

alebo motormi a predstavuje vážny problém najmä v noci. Hluk valenia je výrazný najmä u vozidiel, ktoré sú nedostatočne udržiavané, a u vlakov, ktoré jazdia v rámci nedostatočne udržiavanej infraštruktúry. Aerodynamický hluk sa spája najmä s vysokorýchlostnými spojeniami. Hluk motora sa spája najmä s nízkymi rýchlosťami do 30 km/h, hluk valenia nad 30 km.h⁻¹ a aerodynamický hluk prevažuje pri rýchlosti nad 200 km/h. Najvýznamnejší zdroj hluku je hluk valenia, ktorý sa spája so všetkými druhmi vlakov.

V rokoch 2013 a 2016 boli zisťované vibroakustické pomery dotknutého územia pozdĺž hodnotenej železničnej trate (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o.; Avekol, spol. s.r.o.). Merania ukázali, že hluk z prevádzky na žel. trati nepriaznivo ovplyvňuje akustickú situáciu vo vonkajšom obytnom priestore na viacerých miestach podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pre navrhovanú činnosť boli preto navrhnuté príslušné protihlukové opatrenia.

6.11. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Podľa Evidencie národných nehnuteľných kultúrnych pamiatok v zmysle zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov („pamiatkový zákon“) sa v dotknutom území mesta Žilina nachádzajú viaceré pamätihodnosti: hrad Budatín (hrad, park a súvisiace objekty), kolónia celulózky (colnica, kaplnka), pomník s bustou v areáli nemocnice s poliklinikou, hrob v lesíku Chrástie, vojenský cintorín Bôrik, meštianske domy,



fara, budova banky, rímskokatolícky kostol sv. Trojice a zvonica, bytové domy, tržnica, synagóga, kláštor Františkánov, budova školy na Legionárskej ul., mestský palác a reálom, sochy, radnica, kláštoru Jezuitov, evanjelický kostol, ciachovňa a administratívna budova

v elektrárni, divadlo na Jezuitskej ul., rímskokatolícky kostol sv. Štefana, rímskokatolícky kostol sv. Cyrila a Metoda s areálom. Tiež sa tu nachádza mestská pamiatková rezervácia vyhlásená v r. 1987 na ploche 15,23 ha - ide o historické jadro mesta, ktoré svojím zachovaným pôdorysom predstavuje pomerne ojedinelý typ založeného stredovekého mesta.

Navrhovaná činnosť sa dotýka kultúrnej pamiatky v mestskej časti Budatín – výstavba komunikácie pre chodcov a cyklistov zasiahne do národnej kultúrnej pamiatky hrad s areálom. K tomuto zásahu bolo vydané rozhodnutie Krajského pamiatkového úradu v Žiline č. KPUZA-201/14631-5/60645/SIC dňa 22.9.2014, ktoré zámer výstavby objektu považuje za prípustný, a v ktorom stanovil podmienky jeho realizácie.

Zmeny navrhovanej činnosti nezasiahnu do žiadnej z evidovaných kultúrnych pamiatok.

V dotknutom území neboli zistené žiadne archeologické ani paleontologické lokality.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktorých vznik sa predpokladá pri výstavbe a prevádzke stavby „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ boli podrobne opísané a zhodnotené v dokumentácii vypracovanej pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie:

- zámer „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ Reming Consult a.s., Bratislava, december 2012,
- správa o hodnotení "ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina Reming Consult a.s., Bratislava, júl 2013.

V porovnaní s variantmi hodnotenými v rámci vykonaného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie nastali v priebehu spracovania projektovej dokumentácie určité zmeny. Väčšina navrhovaných zmien spočíva v optimalizácii navrhovaného riešenia a vyplynula z konkretizácie technického riešenia a z dôvodu vyššieho poznania dotknutého územia.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré budú vyvolané zmenami navrhovanej činnosti prezentovanými v kap. III/2/2.3 oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, sú konkrétnejšie zhrnuté v nasledujúcich kapitolách.

1. Vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery

Pri realizácii niektorých zmien navrhovanej činnosti (napr. pri zakladaní oporných múrov) dôjde k narušeniu povrchových vrstiev horninového prostredia. Uvažované zmeny koľajového riešenia žel. zvršku a spodku nebudú zdrojom nových vplyvov na dotknuté horninové prostredie.

Pre navrhovanú činnosť boli v ďalších stupňoch projektu spracované inžinierskogeologické prieskumy (CAD-ECO a.s., 2013 a 2017), ktoré detailne zhodnotili miesta zakladania niektorých stavebných objektov a navrhli prípadné opatrenia (napr. v niektorých miestach zakladania úplne odstrániť málo únosné vrstvy navážok a náplavových sedimentov, prípadnú

malú únosnosť sedimentov vyriešiť realizáciou roznášacej geosyntetickej dosky, pri stavbe podchodov uvažovať s hydroizoláciou a pod.).

Počas výstavby sa tiež nedá vylúčiť nepredvídaná kontaminácia geologického podłożia únikom znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov alebo stavebných mechanizmov resp. z dôvodu havárie na stavbe.

Vzhľadom na charakter lokálneho horninového prostredia a zvolené technické riešenie navrhovanej činnosti vrátane jej zmien nie je pri dodržaní organizačných a technologických postupov stavebných činností predpoklad významného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia. Súčasne bude snaha maximálne eliminovať riziko kontaminácie geologického podłożia.

Zmeny navrhovanej činnosti nezasahujú do žiadneho prieskumného územia, chráneného ložiskového územia, ložiska nerastných surovín ani do žiadnej významnej geologickej lokality.

Vplyvy na pôdu

Zmeny navrhovanej činnosti na území mesta Žilina si vyžadujú zmeny v záberoch pôdy, najmä z dôvodu výstavby nového cestného nadjazdu a súvisiacej cestnej infraštruktúry. Nebudú si vyžadovať záber lesnej pôdy ani poľnohospodárskej pôdy, stavba bude realizovaná prevažne na železničných pozemkoch.

Pozitívnu zmenou je zníženie záberov pôdy mimo žel. pozemkov nahradením žel. násypu opornými múrmi.

Ďalšia zmena navrhovanej činnosti spočíva v návrhu vytvorenia trvalých depónií prebytočného výkopového materiálu na plochách pôvodnej zriaďovacej stanice. Trvalé depónie budú vegetačne upravené.

Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery

Etapa výstavby si vyžiada demontážne, búracie, výkopové aj stavebné práce, ktoré prispievajú k lokálnemu a dočasnému zaťaženiu ovzdušia emisiami. Zdrojom emisií výfukových plynov a sekundárnej prašnosti bude nákladná stavebná doprava a stavebné mechanizmy, zdrojom emisií tuhých znečisťujúcich látok budú búracie a výkopové práce.

Zmena navrhovanej činnosti už neuvažuje s recykláciou vyťaženého materiálu koľajového lôžka, a preto nebudú vo fáze výstavby na staveniskách umiestnené recyklačné základne na drvenie a triedenie tohto materiálu, ktoré by pôsobili ako dočasné bodové zdroje znečistenia ovzdušia. Rovnako nebude vytvorený pôvodne uvažovaný priestor recyklácie štrku v nžkm 200,750 – 201,200, ktorý by predstavoval dočasný plošný zdroj znečistenia ovzdušia.

Zmena navrhovanej činnosti spočíva tiež v zmene inštalovaných stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia kategorizovaných v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší a vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z. z. do kategórie 1.1 Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových spaľovacích motorov. Namiesto pôvodného jedného stredného zdroja (náhradný zdroj el. energie s príkonom 650kW) je uvažované s inštaláciou dvoch NZE:

- náhradný zdroj na zastávke Žilina odbočka bude kategorizovaný ako malý zdroj znečistenia ovzdušia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom do 0,3 MW (0,163 MW).

- náhradný zdroj na ŽST Žilina odbočka bude kategorizovaný ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom nad 0,3 MW do 50 MW (0,416 MW).

Súčet príkonov však bude približne zachovaný, preto sa nepredpokladá negatívny dopad na kvalitu ovzdušia. Náhradné zdroje elektrickej energie budú navyše v prevádzke len vo výnimočných prípadoch v čase výpadku trvalého zdroja el. energie.

Vplyvy na vody

Nové vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu v dôsledku hodnotených zmien navrhovanej činnosti sa neočakávajú. Dobudované budú ďalšie systémy odvádzania zrážkových vôd z nových objektov, cestných komunikácií a križovatiek a z nového mosta cestného nadjazdu.

Zmeny navrhovanej činnosti pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe neohrozia resp. nezhoršia kvalitu povrchových ani podzemných vôd v dotknutom území.

Zmeny navrhovanej činnosti nezasiahnu a negatívne neovplyvnia pramene, pramenné oblasti, zdroje geotermálnej vody, žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov.

Vplyvy na biotu

Ekologicky najvýznamnejšími biotopmi v dotknutom území sú biotopy vodného toku Váh a biotopy pobrežnej a litorálnej vegetácie lemujúcej vodný tok. Tieto však nebudú zmenami navrhovanej činnosti zasiahnuté.

Negatívny vplyv na biotu riešeného územia bude mať zásah do súčasného vegetačného krytu a s tým spojený nevyhnutný výrub drevín, ktorý bol spresnený a doplnený o nevyhnutný výrub z dôvodu výstavby navrhovaného cestného nadjazdu a súvisiacej infraštruktúry. Výrubom drevín a odstránením súčasného vegetačného krytu dôjde k úbytku biotopov a úkrytov vhodných pre drobné živočíchy. Kompenzáciou za uskutočnený výrub bude náhradná výsadba drevín resp. finančná náhrada mestu vo výške spoločenskej hodnoty vyrúbaných drevín.

Za pozitívum možno označiť odstránenie inváznych drevín z dotknutých pozemkov.

Zmeny navrhovanej činnosti konkretizovali aj navrhované vegetačné úpravy na plochách žel. násypu a na výstavbou dotknutých plochách. Okrem zatrávnenia zasiahnutých plôch je na ploche medzi parkoviskom a prístupovou komunikáciou resp. prístupovou komunikáciou a žel. traťou v zastávke Žilina odbočka navrhovaná výsadba okrasných drevín. Výsadba drevín je uvažovaná aj na plochách pri cestnom nadjazde na ul. 1 mája. S výsadbou nenáročných trvaliek sa uvažuje na plochách ostrovčekov cestných križovatiek a komunikácií. Pozdĺž nového oplotenia areálu Budatínskeho zámku je navrhovaná výsadba vřdz zelených popínavých drevín.

Vplyvy na krajinu

Zmeny navrhovanej činnosti doplnením nových objektov prispievajú k ďalším zmenám súčasnej krajinej štruktúry dotknutého územia.

Pôjde však o nevýznamný vplyv, keďže nové prvky technickej a najmä cestnej dopravnej infraštruktúry budú situované v intraviláne vo vysoko urbanizovanom území.

Zmeny navrhovanej činnosti prispievajú k zmene lokálneho krajinného obrazu pridaním nových štruktúrnych prvkov do krajiny. Vylúčením dopravy pred železničnej stanice (s výnimkou

MHD) bude možné vybudovať kvalitný priestor predstaničného námestia v spojení s ulicou pre peších Nádražná, ktorý prispeje k zvýšeniu estetickej hodnoty tejto lokality a zmene funkčného využitia priestoru.

K zvýšeniu atraktivity územia prispievajú aj nové nátery na žel. mostoch cez Váh v sžkm 353,300. Vyvolané odstránenie niekoľkých bilbordov a bigboardu prispeje k zníženiu vizuálneho smogu na území mesta.

Na lokálny krajinný obraz budú mať významný pozitívny vplyv zmeny v návrhoch protihlukových stien - zmenou ich technických parametrov a ich znížením sa eliminuje ich pôsobenie ako dominantnej líniovej bariéry v dotknutom urbanizovanom prostredí. Doplnením nových protihlukových stien v lokalite Žilina – triangel a terciérnych protihlukových opatrení (úprav fasád a výmeny okien vybraných objektov) zároveň zostanú dodržané hygienické limity hluku.

Na krajinný obraz budú mať vplyv aj plochy trvalých depónií umiestnené v blízkosti nadjazdu pri zastávke Žilina odbočka na území súčasnej zriaďovacej stanice. Depónie budú opatrené vegetačnými úpravami (zahumusované a zatrávnené), čím dôjde k nahradeniu plochy dopravnej infraštruktúry prírodou bližšími prvkami. Depónie umiestnené medzi žel. trať a obytnú zástavbu zároveň zabezpečia elimináciu vplyvu železničnej prevádzky na obyvateľstvo.

Uvažované zmeny navrhovanej činnosti nebudú vplývať na ekologickú stabilitu dotknutého územia.

2. Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity

Najvýznamnejším vplyvom hodnotených zmien navrhovanej činnosti na dotknuté obyvateľstvo budú vplyvy na dopravnú situáciu v meste.

Vplyvy na dopravu

Vplyvy na železničnú dopravu

Vyššie poznanie dotknutého územia vrátane jeho geologických pomerov viedlo k návrhom nových oporných konštrukcií žel. trate. Realizácia oporných konštrukcií spevní dotknuté svahy, čím zníži riziko spustenia svahových procesov, a tým výrazne zvýši bezpečnosť prevádzky žel. trate, resp. bezpečnosť cestujúcich.

Zmeny v koľajovom riešení (navýšenie počtu koľají v krátkom úseku v sžkm 0,600 - 1,100, úprava koľají pre zabezpečenie prístupu k jestvujúcim pracoviskám ZSCS, zabezpečenie obsluhy vlečky Tepláreň a.s. a vybudovanie 4 nových koľají a novej výťažnej koľaje z točnice v depe ZSCS) prispievajú ku skvalitneniu žel. infraštruktúry a zabezpečeniu jej plnohodnotného využitia.

Navrhovaná technická infraštruktúra vrátane novej budovy riadenia dopravy kvalitatívne zvýši vybavenosť žel. trate predmetného úseku a prispeje tiež ku vyššej kvalite cestovania verejnosti.

K zvýšeniu atraktivity a k vyššiemu komfortu cestovania prispievajú aj vybudovanie nového parkoviska a prístrešku pre bicykle v žel. zastávke Žilina odbočka, dobudovanie osobných výťahov do nového podchodu v sžkm 337,261 a v ŽST Žilina a komplexná rekonštrukcia WC v staničnej budove v ŽST Žilina. Inštalácia výťahov zároveň zabezpečí bezkolízny prístup imobilným cestujúcim resp. cestujúcim so zníženou pohybovou schopnosťou.

Rekonštrukcia priestorov pre zamestnancov v priestore rušňového depa v Žiline zvýši kultúru pracovného prostredia.

Posun nástupíšť zastávky Žilina odbočka smerom k Strážovu zlepši prístup obyvateľov tejto lokality na zastávku.

Vplyvy na cestnú dopravu

Navrhované cestné mimoúrovňové prepojenie ul. 1. mája – Uhoľnej – Ľavobrežnej v žkm 336,975 zabezpečí vyššiu prepojenosť dotknutého územia a jeho lepšiu obsluhu. Zároveň počas výstavby navrhovanej činnosti nový cestný nadjazd zvýši priepustnosť územia pri nevyhnutnom úplnom uzavretí podjazdu na ul. Kysucká pre rekonštrukciu žel. mosta. Toto riešenie je plne v súlade s požiadavkou mesta Žilina, s jeho platným územným plánom a s vypracovaným územným generelom dopravy.

Predmetný cestný nadjazd spolu s návrhmi nových cestných komunikácií a úprav existujúcich komunikácií vytvoria novú časť tzv. II. okruhu mesta (1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov). Spolu s rozšírením ul. Kysucká umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD pred železničnou stanicou.

Vybudovaním nového cestného nadjazdu a súvisiacej cestnej infraštruktúry sa dopravne odľahčí v súčasnosti nadmerne zaťažená Kysucká ul. z dôvodu presmerovania dopravy na predĺženú ul. 1. mája. Ul. Kysucká bude zároveň skapacitnená rozšírením na 4-pruh.

Lepšiu obsluhu územia zabezpečí aj vybudovanie miestnej komunikácie pozdĺž cesty I/60. Táto komunikácia bude napojená na okružnú križovatku Kysucká – Ľavobrežná a zabezpečí prístup k pozemkom investície MC Štadión. Zlepšenie obslužnosti umožní aj vybudovanie novej prístupovej komunikácie k areálu, kde je umiestnená f. AŽD, plánovaná THÚ Žilina, existujúce pracovisko ŽSR SMSÚ ŽTS a nová budova kováčskej dielne.

Rozšírenie ul. 1. mája a úprava križovatky s ul. P. O. Hviezdoslava zvýšia priepustnosť dotknutých cestných úsekov, čím prispievajú k zrýchleniu dopravy na území mesta a k zmierneniu negatívnych vplyvov v kolóne stojacich áut na okolité priestory (zníženie množstva výfukových emisií a emisií hluku).

Výstavba uvedených cestných komunikácií bude zdrojom rovnakých vplyvov, ako boli identifikované pri výstavbe navrhovaných ciest pôvodného zámeru. Rozdielom je rozšírenie týchto vplyvov do nových lokalít.

Viaceré zmeny navrhovanej činnosti zabezpečia lepšie prístupy k existujúcim objektom aj peším a cyklistom a prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti dopravy:

- Doplnenie novej lávky pre chodcov a cyklistov vrátane prilahlých komunikácií na žel. moste cez Váh v sžkm 250,693.
- Napojenie prístupových komunikácií k podchodu pre chodcov a cyklistov v Budatíne (sžkm 250,973) na existujúce komunikácie pre peších.
- Predĺženie podchodu pre cestujúcich v ŽST Žilina za ul. Uhoľná k futbalovému štadiónu.
- Vybudovanie prístrešku pre bicykle pri zastávke Žilina odbočka.

Negatívnym vplyvom dočasného charakteru je nevyhnutný priestorový zásah do areálu autobusovej stanice, do existujúceho parkovacieho pruhu a do chodníka pozdĺž stanice.

Za pozitívnu možno označiť zmenu polohy rámp a schodísk v navrhovanom podchode pre chodcov a cyklistov v Budatíne (sžkm 250,964), ktorou sa zabezpečí zachovanie prilahlej budovy.

Zmenou koncepcie riešenia komunikácie cestného nadjazdu pri zastávke Žilina odbočka sa znížia ekonomické náklady na stavbu.

Zdravotné riziká

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú významné zmeny identifikovaných zdravotných rizík navrhovanej činnosti.

Aktualizovaný návrh protihlukových opatrení spolu s navrhovanou konštrukciou žel. zvršku však v porovnaní so súčasným stavom a stavom posúdeným v r. 2013 ešte zníži hlukové zaťaženie dotknutého obývaného územia.

Trvalé depónie umiestnené v blízkosti nadjazdu pri zastávke Žilina odbočka na území súčasnej zriaďovacej stanice opatrené vegetačnými úpravami (zahumusované a zatravnené), ktoré budú umiestnené medzi žel. trať a obytnú zástavbu, zabezpečia elimináciu vplyvu železničnej prevádzky na obyvateľstvo.

Predĺženie podchodu vedúceho zo ŽST za ulicu Uhoľná eliminuje riziko stretu chodcov s vozidlami.

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú žiadne špeciálne nároky na pracovné sily vo fáze výstavby ani počas prevádzky činnosti.

Za pozitívne možno označiť rozšírenie navrhovanej činnosti o objekty výstavby náhradných oplôtov a úprav poškodených častí objektov zasiahnutých stavbou a jej súčasťami.

Realizovaným dendrologickým prieskumom sa spresnil rozsah nevyhnutného výrub drevín a výška spoločenskej hodnoty zasiahnutých drevín, ktorá bude príjmom mesta Žilina v prípade, že výrub stromov nebude kompenzovaný náhradnou výsadbou.

Vplyv na rekreáciu a cestovný ruch

Viaceré zmeny navrhovanej činnosti zvýšia kultúru a pohodlie prepravy cestujúcich, najmä doplnenie osobných výťahov, komplexná rekonštrukcia WC v staničnej budove v ŽST Žilina a vybudovanie parkoviska a prístrešku pre bicykle pri žel. zastávke Žilina odbočka.

Pozitívne možno hodnotiť aj doplnenie lávky pre cyklistov na žel. moste cez Váh v sžkm 250,693) a dobudovanie prístrešku pre bicykle pri žel. zastávke Žilina odbočka.

3. Vplyvy na chránené územia

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú nové zásahy do území alebo prvkov chránených v zmysle zákona o ochrane prírody resp. patriacich do európskej sústavy chránených území Natura 2000.

Súčasťou predkladaného oznámenia o zmene je Primerané hodnotenie rekonštrukcie žel. mostov cez potok Varínka v sžkm 327,632 (SO 55-33-01) na územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka (Zuskinová, 2017). Posúdenie bolo spracované v súlade s požiadavkami čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (smernica o biotopoch) v súvislosti s uplatnením §28 zákona o ochrane prírody a krajiny a zákona o posudzovaní.

Územie SKUEV0221 Varínka bolo vyhlásené na ochranu biotopov európskeho významu (91E0* Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy, 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa a 7220* Penovcové

prameniská) a druhov európskeho významu (bystruška potočná *Carabus variolosus*, spriadač kostihojový *Callimorpha quadripunctaria*, kunka žltobruchá *Bombina variegata*, vydra riečna *Lutra lutra* a netopier veľký *Myotis myotis*).

Podľa záverov posúdenia, nebude mať rekonštrukcia mosta významný nepriaznivý vplyv na integritu územia európskeho významu SKUEV0221 Varínka z hľadiska cieľov jeho ochrany, a to samostatne ani v kombinácii s inými projektmi a plánmi v dotknutom území.

Identifikovaný bol nevýznamný nepriaznivý vplyv na druh európskeho významu vydra riečna v období realizácie. Avšak s ohľadom na jeho charakter, predpokladané trvanie a významnosť, neboli navrhované zmierňujúce opatrenia.

4. Kumulatívne vplyvy

Zmeny navrhovanej činnosti sú napojené na ostatné časti modernizácie žel. trate, spočívajú predovšetkým v optimalizácii pôvodne navrhovaného technického riešenia, čím zabezpečia optimálne fungovanie navrhovanej činnosti. Možno tak hovoriť o pozitívnom kumulatívnom vplyve hodnotených zmien na prevádzku na žel. trati a na bezpečnosť železničnej a cestnej dopravy.

Navrhovaná činnosť je plánovaná do územia vysoko urbanizovaného, kde už v súčasnosti pôsobia mnohé zdroje vplyvov (priemyselné a výrobné objekty a areály, objekty služieb, objekty bývania, dopravná infraštruktúra a mnohé ďalšie). Predpokladané vplyvy činnosti vrátane jej zmien počas výstavby alebo jej prevádzky tak budú kumulované s vplyvmi vyvolanými existujúcimi prevádzkami v území.

V riešenom území sú plánované projekty realizácie hromadných garáží a rekonštrukcia autobusovej stanice na ul. 1 mája.

- Zmeny navrhovanej činnosti boli koordinované s pripravovaným projektom realizácie hromadných garáží ako súčasti výstavby Multifunkčného centra Štadión v zóne pri futbalovom štadióne MŠK Žilina.
- K ďalším súvisiacim investíciám patrí rekonštrukcia autobusového nástupišt'a SAD na ul. 1. mája, ktorá sa prispôsobuje navrhovaným zmenám dopravy na ul. 1 mája v rámci zmien navrhovanej činnosti.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Názov zmeny navrhovanej činnosti

ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

Základné údaje o navrhovateľovi

Železnice Slovenskej Republiky, Bratislava
Klemensova 8, 813 61 Bratislava
IČO 31 364 501

Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti

Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti			
Kraj	Okres	Obec	Katastrálne územie
Žilinský	Žilina	Žilina	Žilina
			Strážov
			Budatín

Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti

Hodnotenie zmien navrhovanej činnosti sa vykonáva v kontexte zmien technického riešenia modernizácie žel. trate, ktoré boli navrhnuté od pôvodného posúdenia v roku 2013, ktoré sa pre navrhovanú činnosť vykonalo v predprojektovom štádiu.

V nasledujúcich rokoch boli vypracované ďalšie stupne projektovej dokumentácie. Projektový vývoj navrhovanej činnosti vrátane vyššieho stupňa poznania dotknutého územia, rešpektovania doplňujúcich požiadaviek navrhovateľa a vznesených pripomienok dotknutých orgánov vyvolali viaceré zmeny, ktoré sú predmetom tohto oznámenia.

K najvýznamnejším zmenám navrhovanej činnosti v porovnaní s pôvodným riešením patria:

- nové cestné mimoúrovňové prepojenie ul. 1. mája s ul. Uhoľná a následne s cestou I/60 (nový cestný nadjazd v žkm 336,975 namiesto plánovaného podjazdu),
- nová cestná infraštruktúra súvisiaca s novým mimoúrovňovým prepojením ul. 1 mája – Uhoľná – Ľavobrežná,
- predĺženie existujúceho podchodu pre peších v žkm 337,261 z ul. Národná až za ul. Uhoľná (namiesto pôvodného predĺženia po ul. Uhoľná),
- rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Váh vrátane doplnenia novej lávky pre chodcov a cyklistov,
- vybudovanie parkoviska pri žel. zastávke Nová Žilina (resp. Žilina odbočka),
- rekonštrukcia priestorov WC jestvujúcej staničnej budovy a prístavba budovy riadenia dopravy,
- rekonštrukcia jestvujúcej trakčnej napájacej stanice (namiesto vybudovania novej trakčnej napájacej stanice),
- zmeny v návrhoch protihlukových stien.

Stručný prehľad zmien navrhovanej činnosti uvádza nasledujúca tabuľka.

Prehľad zmien navrhovanej činnosti	
Zmeny v koľajovom riešení a v riešení žel. zastávok a staníc	- Zmena odklonu modernizovanej žel. trate od trate existujúcej od sžkm 199,900 - Zmena polohy koľají od 0,0 m po 4,75 m v mieste preložky trate v sžkm 0,600 – 1,100 - Zmena osovej vzdialenosti koľají v k. ú. Strážov - Zmena smerového vedenia koľají v zastávke Žilina odbočka - Zmena koľajového riešenia v obvode ŽST Žilina - Úprava smerového vedenia koľají v depe ZSCS a zmena počtu koľají v lokalite depo - Úprava koľaje 1m vlečky v ŽST Žilina - Mierna zmena trasovania napojenia vlečky Rail Cargo Operator, s.r.o. (bývalý INTRANS) - Zmena v názve zastávky „Nová Žilina“ na „Žilina odbočka“ - Zmena v dĺžke krajných nástupíšť na zast. Žilina odbočka na 180 m - Posun polohy zastávky Žilina odbočka (sžkm 200,141 – 200,321) z dôvodu skrátenie nástupíšť - Zmena požadovanej dĺžky manipulačnej koľaje v ŽST Žilina na 550m - Zmena v dĺžke nástupíšť pre regionálne vlaky na max. 180 m v ŽST Žilina - Predĺženie podchodu pre cestujúcich vyúsťujúcim na ul. Národná až za ul. Uhoľná - Vybudovanie podchodu v ŽST Žilina len pre cestujúcich a posun jeho polohy o cca 15 m v smere na Bratislavu - Rekonštrukcia jestvujúcich priechodov pre zamestnancov vrátane úpravy príľahlých komunikácií v rušňovom depe Žilina - Zmeny v dočasných objektoch žel. zvršku, spodku a v objektoch dočasných nástupíšť z dôvodu vyššieho poznania lokality
Zmeny v mostných objektoch	- Posun km polohy podchodu pre chodcov a cyklistov v sžkm 199,584 - Zmena polohy cestného nadjazdu v sžkm 200,494 a posun polohy podchodu pre cestujúcich - Posun km polohy podchodu pre chodcov a cyklistov v sžkm 201,400 - Zmena polohy rámp a schodísk podchodu pre chodcov v sžkm 338,981 a posun jeho km polohy - Predĺženie podchodu pre chodcov za ul. Uhoľná a doplnenie osobných výťahov - V sžkm 337,161 vybudovanie podchodu len pre cestujúcich - Zrušenie objektu podjazdu predĺženia ul. 1. mája - Vybudovanie nového cestného nadjazdu v sžkm 336,975 - Zmena určenej km polohy žel. mostov cez Rajčianku - Doplnenie novej lávky pre chodcov a cyklistov vrátane príľahlých komunikácií k žel. mostu cez Váh v sžkm 250,693 - Doplnenie estetických úprav žel. mostov cez Váh v sžkm 335,300
Zmeny v oporných konštrukciách	- Doplnenie troch oporných múrov žel. telesa - Nové oporné múry pri nadjazde na ul. 1. mája, vedľa cesta I/60, pri miestnej komunikácii v súbehu s ul. Ľavobrežná a na ul. Uhoľná
Zmeny v objektoch cestných komunikácií	- Nová cestná infraštruktúra súvisiaca s výstavbou nového cestného nadjazdu (nové komunikácie pre chodcov s cyklistov, nové spevnené a nespevnené plochy; úpravy existujúcich a prístupových komunikácií; vybudovanie komunikácie nadjazdu na ul. 1. mája, predĺženie ul. Uhoľná; nová okružná križovatka ul. Kysucká s cestou I/60; nová miestna komunikácia v súbehu s ul. Ľavobrežná) - Zrušenie pôvodného návrhu prepojenia ul. Uhoľná a Ľavobrežná - Prispôsobenie trasovania prístupových komunikácií k podchodom v sžkm 199,594 a v sžkm 201,500 - Zmena trasovania prístupových komunikácií k nadjazdu v sžkm 199,594, úprava šírky a skrátenie dĺžky komunikácie, vybudovanie len ľavostranného chodníka pre peších - Zmena trasovania chodníkov a spevnených plôch v lokalite lokomotívneho depa, zmena trasovania prístupových komunikácií k cestnému nadjazdu, úprava trasovania chodníkov a spevnených plôch a dobudovanie parkoviska s 29 stojiskami v zastávke Žilina odbočka - Napojenie prístupových komunikácií k podchodu v sžkm 250,973 na jestvujúce komunikácie pre peších - Úprava mestskej cestnej komunikácie Kysucká ul. - Vybudovanie novej prístupovej komunikácie k areálu firmy AŽD a plánovanej THÚ Žilina

Prehľad zmien navrhovanej činnosti	
Zmeny v objektoch pozemného staviteľstva	- Kompletná rekonštrukcia priestorov WC pre cestujúcich v staničnej budove ŽST Žilina. - Vybudovanie budovy riadenia dopravy s patričným technologickým zázemím ako nového objektu na mieste existujúcej prístavby k ŽST Žilina po jej odstránení - Doplnenie nových objektov technologického zázemia (budova EPZ, budova TS a NZE) a budovy kováčovne (ako náhrada za odstránenú budovu) - Doplnenie nových objektov v dôsledku vybudovania nového cestného nadjazdu (káblovedy, preložky oplotení a garáží) - Zmena objektov súvisiacich s rekonštrukciou trakčnej meniarne na trakčnú napájaciu stanicu
Zmeny v objektoch prípravy územia pre výstavbu navrhovanej činnosti a ostatných úpravách	- Návrh zriadenia štyroch trvalých depónií výkopového materiálu na plochách bývalej zriaďovacej stanice v Žiline - Spresnenie stavbou zasiahnutých objektov určených na odstránenie - Doplnenie objektov nevyhnutných na odstránenie (dve stavadlá a príslušné objekty, niekoľko billboardov, niekoľko garáží na ul. Uhoľná) - Špecifikácia nevyhnutných výrubov drevín - Zmeny vo vegetačných a sadových úpravách - Doplnenie nevyhnutných úprav zasiahnutých objektov (náhradné oplatenia)
Zmeny v umiestnení protihlukových stien	- Zmena navrhovaných akustických parametrov protihlukových ciest - Zmena rozloženia protihlukových stien, ich zníženie resp. zvýšenie - Doplnenie nových protihlukových stien v lokalite traingel po Kysuckú ul. - Presun jestvujúcej protihlukovej steny v Budatíne
Zmeny v oznamovacích a zabezpečovacích zariadeniach, technológiách el. rozvodoch a ostatných inžinierskych sieťach	- Zmena v zabezpečovacích a oznamovacích zariadeniach, trakčnom vedení, rozvodoch - Zmeny v úpravách súvisiacich s realizáciou trakčnej napájacej stanice - Doplnenie nových stavebných objektov v dôsledku výstavby nového cestného nadjazdu (verejné osvetlenie, svetelné signalizácie, preložky inžinierskych sietí) - Zmeny v preložkách inžinierskych sietí
Zmeny v silnoprúdovej technológii	- Prestavba existujúceho objektu trakčnej meniarne v žkm 335,8 – 335,9 na trakčnej napájacej stanici spolu s úpravou príľahlej koľaje - Zmena v koncepcii napájania technologických zariadení el. energiou (konkretizácie potreby trafostaníc)
Zmeny v dielenskej technológii	- Spresnenie počtu náhradných zdrojov el. energie - Doplnenie osobných výťahov v podchode pre chodcov v žkm 337,261
Doplnenie primeraného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na SKUEV0221 Varínka	Predloženie primeraného posúdenia rekonštrukcie žel. mosta cez potok Varínka v sžkm 327,632.

Údaje o vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva

Požiadavky zmeny navrhovanej činnosti na vstupy

Zmeny navrhovanej činnosti na území mesta Žilina si vyžadujú nové zábery pôdy, najmä z dôvodu výstavby nového cestného nadjazdu a súvisiacich cestných komunikácií. Svojím rozsahom nebudú vyžadovať záber lesnej ani poľnohospodárskej pôdy, stavba bude realizovaná prevažne na železničných a mestských pozemkoch.

Hodnotené zmeny nevyvolávajú špecifickú potrebu vody, nepredpokladajú sa zásadné zmeny množstiev potrebnej vody počas výstavby ani prevádzky žel. trate a súvisiacich objektov oproti pôvodnému návrhu.

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolávajú špecifické surovinové a energetické nároky v etape výstavby. Možno uvažovať s navýšením potreby surovinových zdrojov z dôvodu rozšírenia rozsahu stavby o nový cestný nadjazd a súvisiace stavebné objekty a tiež zvýšením

energetických nárokov stavby doplnením nových zariadení vyžadujúcich el. energiu (výťahy, osvetlenia, a pod.).

Počas prevádzky modernizovanej žel. trate dôjde k viacerým zmenám dopravnej infraštruktúry spresnením technického riešenia navrhovanej činnosti a z dôvodu naplnenia požiadaviek mesta Žilina. Vybudovaný bude nový cestný nadjazd v žkm 336,975 na prepojenie ul. 1. mája - ul. Uhoľná – cesta I/60 (zrušenie pôvodného návrhu cestného podjazdu), ktorého súčasťou bude nová súvisiaca cestná infraštruktúra. Navrhovaný cestný nadjazd vrátane súvisiacej cestnej infraštruktúry zvýši obslužnosť dotknutého územia počas stavebných prác a aj v trvalom stave. Dôjde tiež k zmenám niektorých napojení prístupových komunikácií z dôvodu zabezpečenia lepšej dopravnej prepojenosti územia. Vybudované bude tiež nové parkovisko s 29 stojiskami pri zastávke Žilina odbočka.

Zmeny navrhovanej činnosti vyvolajú potrebu preložiek resp. ochrany viacerých inžinierskych sietí v dotknutom území.

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú žiadne špecifické nároky na pracovné sily vo fáze výstavby ani počas prevádzky činnosti.

Projektovým vývojom navrhovanej činnosti a detailným poznaním dotknutého územia boli spresnené objekty zasiahnuté stavbou, t.j. objekty na odstránenie. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v ich rozšírení o nové objekty (stavadiel, billboardov a garáží), zároveň však pribudli viaceré nové objekty, ktoré ich nahrádzajú (oplotenia, garáže,..).

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k pôvodne uvažovanej recyklácii vyťaženého materiálu koľajového lôžka, a preto nebudú na staveniskách umiestnené recyklačné základne na drvenie a triedenie tohto materiálu. Zároveň nebude vytvorený pôvodne uvažovaný priestor recyklácie štrku v nžkm 200,750 – 201,200, ktorý by predstavoval dočasný plošný zdroj znečistenia ovzdušia.

V pôvodnom zámere bolo uvažované s jedným náhradným zdrojom el. energie (strený zdroj znečistenia ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. a vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z. z. kategórii 1.1 Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových spaľovacích motorov). Zmena navrhovanej činnosti uvažuje s 2 náhradnými zdrojmi el. energie (zdroj v zastávke Žilina odbočka bude malým zdrojom znečistenia ovzdušia s príkonom 0,163 MW a zdroj v ŽST Žilina bude stredným zdrojom znečistenia ovzdušia s príkonom 0,416 MW).

Zmeny navrhovanej činnosti nebudú predstavovať zmeny v produkcii resp. v odvádzaní odpadových vôd. Doplnené stavebné objekty budú mať vybudované systémy odvádzania odpadových vôd.

Vzhľadom na charakter predkladaných zmien navrhovanej činnosti nie je predpoklad zmeny druhového zloženia odpadov produkovaných počas výstavby alebo prevádzky navrhovanej činnosti. Možno predpokladať zvýšenie niektorých množstiev produkovaných odpadov z dôvodu zvýšenia potreby objektov vyžadujúcich údržbu.

Pôvodné riešenie uvažovalo s dočasnými skládkami koľajových polí a vyzískaného koľajového štrku sústredených na časti územia pôvodnej zriaďovacej stanice celkovom plochou cca 72 401 m³ a s hrúbkou rozprestretej zeminy 1,92 m. Zmeny navrhovanej činnosti uvažujú s vybudovaním 4 trvalých depónií vyťaženého materiálu o celkovej predpokladanej ploche vyše 80 tis. m², na ktorých bude zemina ukladaná do výšky vrstvy cca 4,0 m.

Počas výstavby budú zdrojom vibrácií stavebné práce a súvisiaca doprava surovín a materiálov na stavbu. Počas prevádzky modernizovanej žel. trate a súvisiacich objektov budú zdrojom vibrácií rovnako ako v súčasnosti prejazdy vlakových súprav. Vyvolanými zmenami navrhovanej činnosti sa tento stav nezmení. Aktualizáciou hlukovej štúdie pre navrhovanú činnosť a spresnením jej technického riešenia nastali zmeny v rozložení a parametroch navrhovaných protihlukových stien (bližšie sú opísané v stručnom prehľade zmien navrhovanej činnosti vyššie).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhované zmeny činnosti nie sú spojené s ohrozením zdravia dotknutého obyvateľstva.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Predkladané zmeny navrhovanej činnosti pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických postupov stavebných činností nebudú počas výstavby zdrojom významných nepriaznivých vplyvov na životné prostredie.

Významné sú vplyvy hodnotených zmien na železničnú a cestnú dopravu. Návrhom oporných múrov v sa zvýši bezpečnosť žel. prevádzky, zmeny v koľajovom riešení skvalitnia prepojenosť žel. úseku a navrhovaná technická infraštruktúra kvalitatívne zvýši vybavenosť žel. trate. Zvýši sa tiež komfort cestovania vybudovaním nového parkoviska pri žel. zastávke a doplnením osobných výťahov a rekonštrukciou priestorov WC v ŽST. Navrhované cestné mimoúrovňové prepojenie ul. 1. mája – Uhoľnej – Ľavobrežnej v žkm 336,975 zabezpečí vyššiu prepojenosť dotknutého územia a jeho lepšiu obsluhu. Spolu s návrhmi nových cestných komunikácií a úprav tých jestvujúcich bude vytvorená nová časť tzv. II. okruhu mesta. Riešenie je zároveň plne v súlade s požiadavkou mesta Žilina, s jeho platným územným plánom a s vypracovaným územným generelom dopravy.

Z hľadiska ďalších vplyvov navrhovanej činnosti hodnotené zmeny vyvolajú

- zmeny v záberoch pôdy doplnenými stavebnými objektmi (pôjde však o minimálny vplyv, keďže nové objekty budú realizované hlavne na železničných pozemkoch) ;
- zníženie záberov pôdy mimo železničných pozemkov návrhom oporných konštrukcií;
- inštaláciu 2 nových zdrojov znečisťovania ovzdušia (náhradných zdrojov el. energie) v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z. z. - nový malý zdroj znečistenia ovzdušia bude inštalovaný v priestore zastávky Žilina odbočka a nový stredný zdroj znečistenia ovzdušia bude inštalovaný v priestore ŽST Žilina;
- zmenu krajinného obrazu predovšetkým vytvorením kvalitnejšieho predstaničného námestia, zatraktívením existujúcich žel. objektov, odstránením niekoľkých billboardov a znížením výšky navrhovaných protihlukových stien umiestnených v zastavanom území mesta;
- doplnenie nových protihlukových stien v lokalite Žilina – triangel a terciérnych protihlukových opatrení (úprav fasád a výmeny okien vybraných objektov) pre zlepšenie úrovne hlukovej záťaže v lokalite;
- zlepšenie prístupov k existujúcim objektom aj peším a cyklistom (predĺženie podchodu v ŽST Žilina za ul. Uhoľná, doplnenie prístupových komunikácií, doplnenie lávky na žel. moste cez Váh, vybudovanie prístrešku pre bicykle a i.).

Naopak, negatívnymi vplyvmi zmien navrhovanej činnosti budú dočasné zásahy do priestoru autobusovej stanice existujúceho parkovacieho pruhu a chodníka pozdĺž stanice, zväčšenie rozsahu nevyhnutného výrubu drevín (kompenzovaný rozšírením návrhov vegetačných úprav), zväčšenie rozsahu búracích prác (kompenzované doplnením nových

nahrádzaných objektov) a zvýšenie investičných nákladov doplnením nových stavebných objektov.

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú nové zásahy do území alebo prvkov chránených v zmysle zákona o ochrane prírody resp. patriacich do európskej sústavy chránených území Natura 2000.

Súčasťou navrhovanej činnosti na území obce Varín je rekonštrukcia mosta cez potok Varínka, ktoré je územím európskeho významu siete Natura 2000 (SKUEV0221 Varínka). Pre potreby vyhodnotenia vplyvov tejto činnosti na dotknuté územie bolo vypracované Primerané posúdenie. Podľa jeho záverov činnosť nebude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu územia európskeho významu SKUEV0221 Varínka z hľadiska cieľov jeho ochrany, a to samostatne ani v kombinácii s inými projektmi a plánmi v dotknutom území.

Záver

K najvýznamnejším zmenám navrhovanej činnosti v porovnaní s pôvodným riešením patria:

- nové cestné mimoúrovňové prepojenie ul. 1. mája s ul. Uhoľná a následne s cestou I/60 (nový cestný nadjazd v žkm 336,975 namiesto plánovaného podjazdu),
- nová cestná infraštruktúra súvisiaca s novým mimoúrovňovým prepojením ul. 1 mája – Uhoľná – L'avobrežná,
- predĺženie existujúceho podchodu pre peších v žkm 337,261 z ul. Národná až za ul. Uhoľná (namiesto pôvodného predĺženia po ul. Uhoľná),
- rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Váh vrátane doplnenia novej lávky pre chodcov a cyklistov,
- vybudovanie parkoviska a prístrešku pre bicykle pri žel. zastávke Žilina odbočka,
- rekonštrukcia priestorov WC jestvujúcej staničnej budovy v ŽST Žilina a prístavba budovy riadenia dopravy,
- rekonštrukcia jestvujúcej trakčnej napájacej stanice (namiesto vybudovania novej trakčnej napájacej stanice),
- zmeny v návrhoch protihlukových stien.

K najvýznamnejším vplyvom zmien navrhovanej činnosti na dotknuté územie patria pozitívny vplyv hodnotených zmien na železničnú a cestnú dopravu, na bezpečnosť verejnosti a na lokálny krajinný obraz.

Realizáciou navrhovaných zmien sa zabezpečí lepšia priechodnosť dotknutého územia, skvalitní sa prístup k cestujúcim k žel. zastávke a žel. stanici a zvýši sa bezpečnosť prechodov pre peších a cyklistov v dotknutom území. Znížením navrhovaných protihlukových stien sa značne zníži ich negatívne bariérové pôsobenie.

Z tohto pohľadu možno označiť vplyvy uvedených zmien počas prevádzky činnosti na obyvateľstvo, dopravu a pohodu a kvalitu života za prevažne významne priaznivé.

VI. Prílohy

- 1 Záverečné stanovisko č. OU-ZA-OSZP3/Z/2013/00277/HnI zo dňa 24.10.2013 pre navrhovanú činnosť „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“
- 2 Prehľadná situácia, M 1:5 000
- 3 Primerané posúdenie (Zuskinová, 2017)
- 4 Výpis z katastra nehnuteľností

Navrhovateľ v súčasnosti nemá vzťah k časti pozemkov, na ktorých sa plánuje stavba realizovať, tento bude zabezpečený pred vydaním stavebného povolenia. Z uvedeného dôvodu nie je možné doložiť výpis z katastra nehnuteľností.

5 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Predkladané zmeny navrhovanej činnosti sú podrobne popísané v texte Oznámenia o zmene. Sú spracované z PD „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ spracovanej spol. REMING CONSULT a.s. (11/2017).

VII. Dátum spracovania

11/2017

VIII. Spracovateľ oznámenia

REMING CONSULT a.s.

Trnavská cesta 27
841 03 Bratislava
IČO 35 729 023

Manažér projektu

Ing. Martin Vangel
REMING CONSULT a.s.
vangel@reming.sk
041/7010749, 0949454364

Zodpovedný riešiteľ

Mgr. Michaela Seifertová
REMING CONSULT a.s.
seifertova@reming.sk
02/502 018 22

Ďalší riešitelia: RNDr. Monika Vyskupová, PhD. (oznámenie o zmene)
Ing. Martin Vangel (technické riešenie)
Ing. Martin Búda, PhD. (dopravná technológia)
Ing. Peter Harabín (dopravná technológia)

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Oprávnený zástupca navrhovateľa: REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
841 03 Bratislava

Ing. Slavomír Podmanický
generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.
splnomocnený navrhovateľom - ŽSR