



**Železnice Slovenskej republiky Bratislava,
v skratenej forme "ŽSR",
Klemensova 8, 813 61 Bratislava**



OPD
DOPRAVA 2007-2013
operačný program



Financovanie je zabezpečené z Kohézneho fondu EÚ
(programové obdobie 2007-2013)
a zo štátneho rozpočtu.
Ide o Operačný program Doprava 2007 - 2013,
„Investícia do Vašej budúcnosti“



ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Veľká Ida - Moldava nad Bodvou, mesto

V. VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

PRODEX
22 ROKOV S VAMI

vypracoval:



Bratislava, apríl 2013

1. Názov (meno).

Železnice Slovenskej republiky Bratislava, v skrátenej forme "ŽSR"

2. Sídlo navrhovateľa.

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

3. Názov zmeny navrhovanej činnosti.

ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Veľká Ida - Moldava nad Bodvou, mesto

4. Umiestnenie navrhovanej činnosti.

kraj	okres	obec	mestská časť	katastrálne územie
Košický	Košice II	Košice	Košice - Šaca	Železiarne
	Košice IV		Košice – Barca	Barca
			Košice – Šebastovce	Šebastovce
	Košice – okolie	Haniska	-	Haniska
		Sokoľany	-	Sokoľany
		Veľká Ida	-	Veľká Ida
		Komárovce	-	Komárovce
		Cestice	-	Cestice
		Čečejevce	-	Čečejevce
		Mokrance	-	Mokrance
		Moldava nad Bodvou	-	Moldava nad Bodvou
				Budulov
	Drienovec		Drienovec	

Umiestnenie navrhovanej zmeny činnosti je dané súčasnou lokalizáciou a smerovaním železničných tratí č.160 Zvolen os. st. - Košice a č.168 Moldava nad Bodvou - Medzev, ktoré však realizáciou navrhovanej zmeny činnosti zostanú nezmenené (dĺžka, smerovanie, lokalizácia, počet koľají). Navrhovaná zmena činnosti sa bude týkať železničnej trate č.160 Zvolen os. st. – Košice v úseku ŽST Barca – Výhybňa Drienovec a železničnej trate č.168 Moldava nad Bodvou - Medzev v úseku Moldava nad Bodvou a plánovaný Terminál intermodálnej osobnej prepravy v Moldave nad Bodvou.

Dotknutý úsek železničnej trate č.160 Zvolen os. st. – Košice začína v ŽST Barca, nachádzajúcej sa v Mestskej časti Košice – Barca. V uvedenom úseku železničnej trate sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánujú úpravy traťového zabezpečovacieho zariadenia pre potreby navrhovanej zmeny činnosti s úpravou úviazky v ŽST Barca a elektronické automatické hradlo. V úseku ŽST Haniska pri Košiciach - ŽST Veľká Ida sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánuje elektrifikácia predmetnej trate, vybudovanie traťových zabezpečovacích zariadení, rekonštrukcia trakčnej meniarne Haniska (rekonštrukcia existujúcej rozvodne 3 kV), situovanie kontajnerovej trakčnej meniarne Veľká Ida a vybudovanie prístupovej komunikácie k nej a jej napojeniu pomocou 22kV nadzemného elektrického vedenia na elektrickú rozvodňu, resp. stanicu Haniska, elektronické stavidlá v rámci ŽST Haniska pri Košiciach a Veľká Ida a elektronické automatické hradlo. Uvedené navrhované 22kV nadzemné elektrické vedenie sa plánuje trasovať z navrhovanej kontajnerovej trakčnej meniarne Veľká Ida v smere na severovýchod poza plánovaný Verejný terminál intermodálnej prepravy Košice (juhovýchodne od neho) a Interport servis, cez územie plánovaného Globálneho logistického industriálneho parku

v Košiciach, Chránené vtáčie územie Košická kotlina, Regionálny terestrický biokoridor Grófov les - Gedeónsky les – Jakubov dvor – Grajciar – hranica s Maďarskou republikou, v území medzi kompaktnou nelesnou drevinnou vegetáciou a obcou Sokolany, popri fotovoltaickej elektrárni pri cestnej komunikácii III/050178 a cez ňu a rýchlostnú komunikáciu R4 Košice - Milhosť do elektrickej rozvodne VSD a.s., resp. stanici 110kV/22kV Haniska a to v dĺžke cca 4 350 m. V úseku ŽST Veľká Ida - ZAST Cestice sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánuje elektrifikácia predmetnej trate, vybudovanie traťových zabezpečovacích zariadení, úprava releového zabezpečovacieho zariadenia (úsek ZAST Cestice – výhybňa Chým) a elektronické automatické hradlo. V úseku ZAST Cestice - ZAST Mokrance sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti sa plánuje elektrifikácia predmetnej trate, vybudovanie traťových zabezpečovacích zariadení a úprava releového zabezpečovacieho zariadenia (úsek ZAST Cestice – ŽST Čečejevce). V úseku ZAST Mokrance - ŽST Moldava nad Bodvou sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánuje elektrifikácia predmetnej trate, vybudovanie traťových zabezpečovacích zariadení a elektronické stavadlo (spoločné pre ŽST Moldava nad Bodvou a plánovaný Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto). Za ŽST Moldava nad Bodvou dochádza k odčleneniu železničných tratí č. 160 Zvolen os. st. - Košice a č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev. V úseku ŽST Moldava nad Bodvou - plánovaný Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánuje elektrifikácia predmetnej trate a vybudovanie traťových zabezpečovacích zariadení. V úseku ŽST Moldava nad Bodvou - VÝH Drienovec sa v rámci navrhovanej zmeny činnosti plánuje situovanie kontajnerovej trakčnej meniarne (KTM) Moldava nad Bodvou a jej dopravnému napojeniu a jej napájaniu pomocou 22kV nadzemného elektrického vedenia na elektrickú rozvodňu, resp. stanicu Budulov 110kV/22kV, elektronické automatické hradlo a koniec úprav traťových zabezpečovacích zariadení a úviazky. Uvedené navrhované 22kV nadzemné elektrické vedenie sa plánuje trasovať z navrhovanej kontajnerovej trakčnej meniarne Moldava nad Bodvou v smere na juhovýchod (juhozápadne od ŽST Moldava nad Bodvou) cez poľnohospodársku pôdu a následne sa stočí na juhozápad a bude prechádzať ponad poľnohospodársku pôdu ku elektrickej rozvodni, resp. stanici Budulov 110kV/22kV a to v dĺžke cca 1 550m.

Navrhovanou zmenou činnosti sa nemení dĺžka predmetných železničných tratí, ich smerovanie, počet koľají a ich situovanie, resp. počet a umiestnenie železničných staníc a nástupišť, železničných priecestí a prechodov, resp. železničných mostov.

5. Charakteristika navrhovanej činnosti.

Účelom navrhovanej zmeny činnosti je zabezpečiť elektrifikáciu predmetných tratí, čím by sa mal vytvoriť potenciál zaradenia uvedených tratí do Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice. Realizácia Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice v rámci mesta Košice umožní prevádzku vozidiel tram-train rozchodu 1 435 mm s napojením na železničnú sieť a prinesie zvýšenie interoperability, priamu prepravu cestujúcich zo železničných zastávok a staníc košického regiónu a terminálov Moldava nad Bodvou, Trebišov do mesta Košice a do vybraných centier pracovných príležitostí a obchodných centier a opačne, priamu prepravu cestujúcich z Prešova do priemyselnej zóny U.S. Steel a v budúcnosti na letisko Košice (po jeho napojení), priamu prepravu cestujúcich zo sídliska Ťahanovce do vybraných nákupných centier a centier pracovných príležitostí. Cieľom tohto systému je vytvoriť podmienky pre získanie a súčasne tiež reguláciu, resp. usmernenie hromadnej osobnej prepravy na koľajovú dopravu, ktorá bude nosným systémom verejnej hromadnej dopravy osôb v predmetnom prepravnom smere a v rámci košického regiónu vôbec, s cieľom vytvorenia integrovaného systému osobnej dopravy, ku ktorým je možné zaradiť technické podmienky (infraštruktúrne – prestupný terminál, dopravná trasa), dopravno-technologické podmienky (vozba vlakov, kapacita trate, obrat súprav, intervaly), kvalitatívne podmienky (ponuka spojov, minimalizácia času prepravy zdroj – cieľ, rýchlosť a komfort prepravy, časová dostupnosť terminálu), tarifné a marketingové podmienky.

Realizácia navrhovanej zmeny činnosti má napĺňať ciele na regionálnej úrovni, pričom v rámci ideového zokruhovania železničných tratí sever (Bratislava – Žilina – Košice) a juh (Bratislava – Zvolen – Košice) na báze trakčných vedení bude plniť aj dôležitý prínos na národnej úrovni.

Navrhovaná zmena činnosti sa bude týkať železničnej trate č.160 Zvolen os. st. – Košice v úseku ŽST Barca – Výhybňa Drienovec v dĺžke 30,897km a železničnej trate č.168 Moldava nad Bodvou - Medzev v úseku ŽST Moldava nad Bodvou a plánovaný Terminál intermodálnej osobnej prepravy v Moldave nad Bodvou v dĺžke 1,22 žkm (spolu 32,117km). Samotná elektrifikácia má byť riešená na železničnej trati č.160 Zvolen os. st. – Košice v úseku ŽST Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou v dĺžke 20,610km a železničnej trate č.168 Moldava nad Bodvou - Medzev v úseku ŽST Moldava nad Bodvou a plánovaný Terminál intermodálnej osobnej

prepravy v Moldave nad Bodvou v dĺžke 1,22km. Traťová rýchlosť pre budúcu elektrifikáciu traťového úseku zostane jestvujúca, 100 km.hod⁻¹, s obmedzeniami na jestvujúcom železničnom zvršku.

V rámci navrhovanej zmeny činnosti má dôjsť k výstavbe a prevádzke trakčného vedenia na vyššie spomínaných úsekoch železničných tratí č.160 a 168, k výstavbe a prevádzke vzdušných vedení pre napájanie plánovaných kontajnerových trakčných meniarní, k osadeniu a sprevádzkovaniu zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, k vytvoreniu ochrany pred účinkami bludných prúdov a stavebným úpravám nástupíšť a častí železničných budov tak, aby spĺňali požiadavky prístupu imobilných a nevidomých osôb, k zabezpečeniu izolačného stavu koľajového lôžka a výstavba spevných plôch a prístupových komunikácií pre potreby osadenia nových kontajnerových trakčných meniarní.

Trakčné vedenia, trakčné meniarne a s nimi spojené spevnené plochy a príjazdové komunikácie

Predmetný úsek železničnej trate bude zatrolejovaný od ŽST Haniska pri Košiciach, s napojením na existujúce trolejové vedenie v žkm 7,690, po žkm 27,510 v ŽST Moldava nad Bodvou. Ďalšou zatrolejovanou časťou predmetného úseku bude železničná trať od ŽST Moldava nad Bodvou smerom ku ŽST Medzev po žkm 1,220 vrátane výhybne Moldava nad Bodvou mesto, vybudovanej v rámci stavby „ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto“. Trakčné vedenie je navrhnuté pre dočasné prevádzkovanie jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou s napätím 3 kV. Všetky prvky trakčného vedenia budú navrhnuté na izolačnú hladinu striedavého napätia 25 kV, 50Hz s ich plnou využiteľnosťou pri prechode na striedavú trakčnú prúdovú sústavu.

Pre návrh trakčného vedenia bude použitá aktuálna unifikovaná zostava trakčných vedení, vrátane jej dodatkov platných v čase spracovania projektovej dokumentácie, schválená Železnicami Slovenskej republiky.

Vrchné trolejové vedenie bude navrhnuté ako zvislé plnokompenzované reťazkové a vedenie ako uchytené na podperách trakčných vedení. Napájanie elektrifikovaného úseku bude navrhnuté doplnením jedného napájача v existujúcej stabilnej trakčnej meniarne v Haniske pri Košiciach (zrekonštruovanie 3 kV rozvážача v jestvujúcej trakčnej meniarne Haniska pri Košiciach z dôvodu doplnenia napájача pre napájanie smerom na Veľkú Idú) a osadením prenosných kontajnerových trakčných meniarní vo Veľkej Ide (osadenie trojnapájачovej kontajnerovej trakčnej meniarne (KTM) vo Veľkej Ide (žkm 11,9) v mieste odbočky pre Priemyselný závod Bočiar a Priemyselný park Kechnec tak, aby bolo možné napájanie smerom na Hanisku pri Košiciach a smerom na Moldavu nad Bodvou a smerom na Kechnec) a v Moldave nad Bodvou (osadenie jednonapájачovej kontajnerovej trakčnej meniarne v Moldave nad Bodvou na mieste odkiaľ je možné napájať trakčné vedenia smerom na Moldavu nad Bodvou mesto, ako aj prípadné ďalšie výhľadové zatrolejovanie smerom do Turne nad Bodvou – žkm 27,35).. Poloha kontajnerovej trakčnej meniarne vo Veľkej Ide bude rešpektovať výhľadové zatrolejovanie odbočky železničnej trate pre priemyselný závod Bočiar a priemyselný park Kechnec a zároveň zabezpečí elimináciu enormných únikov bludných prúdov v tejto priemyselnej oblasti s množstvom úložných zariadení. Pre potreby uvedenej KTM bude potrebné vybudovať spevnenú plochu, oplatenie a prístupovú komunikáciu. Osadenie kontajnerovej trakčnej meniarne v Moldave nad Bodvou bude súčasne zohľadňovať napájanie trakčných vedení smerom na výhybňu Moldava nad Bodvou mesto a prípadné ďalšie výhľadové zatrolejovanie smerom do Turne nad Bodvou. Pre potreby uvedenej KTM bude potrebné vybudovať spevnenú plochu, oplatenie a prístupovú komunikáciu.

Napájanie trolejového vedenia bude zabezpečené pripojením kladného pólu príslušnej trakčnej meniarne prostredníctvom napájacieho vedenia. Spätná cesta trakčného prúdu bude zabezpečená prostredníctvom existujúcich koľajníc a koľajových spojok, lanových prepojení a spätným vedením spájajúcim koľajnicové pásy so záporným pólom príslušnej trakčnej meniarne. Projektované prvky trakčného vedenia sú navrhnuté podľa zostavy „J“ s menovitým napätím 3 kV DC zvislého plnokompenzovaného reťazkového vedenia a jej dodatkov, s izolačnou hladinou na 25 kV vo všetkých novonamontovaných prvkoch trakčného vedenia, pre možnosť využitia tejto časti trakčného vedenia pri prechode na striedavú trakčnú sústavu. Napäťová sústava trakčného vedenia bude 2 DC3 kV (prevádzkované) a napäťová hladina 25 kV. Typ prostredia bude vonkajšie, pričom ochranné opatrenia na ochranu pred úrazom elektrickým prúdom sú ochrana pred dotykom neživých častí trakčných vedení nepriamym ukoľajnením trakčnej siete a ochrana pred dotykom živých častí trakčného vedenia ochranou vzdušnými vzdialenosťami (polohou). Trakčné vedenie musí spĺňať požiadavky podľa STN 34 1500, STN IEC 60 913 a TNŽ 34 1540 s parametrami jednosmerného systému s menovitým napätím 3 kV DC, s napäťovou izolačnou hladinou 25 kV s nasledovnými parametrami:

- zvislé reťazkové vedenie,
- prevádzková rýchlosť s jedným zberačom do 160 km.hod.⁻¹,
- maximálne rozpätie 65 m pri rýchlosti vetra 35 m.s⁻¹,
- počet rozpätí vo výmenných poliach 3,
- trolejový drôt 150 mm² Cu so stálou ťahovou silou 15 kN pre hlavnú zostavu trakčného vedenia,
- trolejový drôt 100 mm² Cu so stálou ťahovou silou 10 kN pre vedľajšiu zostavu trakčného vedenia,
- nosné lano 120 mm² Cu so stálou ťahovou silou 15 kN pre hlavnú zostavu trakčného vedenia,
- nosné lano 50 mm² Bz so stálou ťahovou silou 10 kN pre vedľajšiu zostavu trakčného vedenia,
- nástavky do kotvenia, 50 – 70 mm² Bz,
- zosilňovacie vedenie AlFe 240/39 mm²,
- výška systému na novoprojektovaných otočných izolovaných konzolách zjazdnych je 1 500 mm,
- oddelenie pohyblivé napínanie trolejového drôtu a nosného lana,
- projektovaná výška trolejového drôtu v mieste závesov 5,60 m nad úrovňou spojnice temien koľajnicových pásov v osi koľaje,
- maximálny sklon trolejového drôtu voči koľaji podľa STN EN 50 119,
- kľukatosť trolejového drôtu na priamej trati 25 cm,
- kľukatosť trolejového drôtu v oblúku 35 cm,
- rozsah okolitej teploty + 40 °C až – 30 °C,
- maximálna rýchlosť vetra pre rozmiestnenie podpier trakčného vedenia je 35 m.s⁻¹,
- námrazová oblasť podľa STN EN 50 341-1.

Pre projektované trakčné stožiare sú navrhnuté monolitické základy a pilóty. Ako kotevné stožiare sú navrhované priehradové stožiare typu BP. Ako individuálne bránové, výstužné a nosné traťové stožiare sú navrhované traťové stožiare typu DP, TP. Zavesenie trolejového vedenia bude prostredníctvom závesov trakčného vedenia na trakčných stožiaroch s použitím projektovaných trubkových izolovaných otočných ramien konzol a prostredníctvom závesov trakčného vedenia na bránach.

Maximálny rozsah stavby bude na pozemkoch vo vlastníctve Železníc Slovenskej republiky, podobne aj úprava trakčnej meniarne v Haniske pri Košiciach.

Kontajnerové trakčné meniarne budú využiteľné pre ďalšie úseky trate pri prechode z jednosmernej na striedavú trakciu.

Silnoprákové zariadenia

Pre napájanie nových kontajnerových trakčných meniar v priestore železničných staníc Veľká Ida a Moldava nad Bodvou budú navrhnuté samostatné vzdušné 22 kV vedenia. Prípojky budú navrhnuté po rokovaní s VSD a.s. Košice zo samostatných vývodov rozvodní 110/22 kV. Z dôvodu výstavby nového zabezpečovacieho zariadenia v železničných staniciach a výhybniach sa bude riešiť na zabezpečených, t.j. elektromotoricky prestavovaných výhybkách nový automatizovaný elektrický ohrev výhybiek s možnosťou diaľkového riadenia. Nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia v železničných staniciach a výhybniach požadujú 1. kategóriu napájania elektrickej energie. Z toho dôvodu sa budú v týchto lokalitách riešiť nové náhradné zdroje energie – dieselagregáty (výmena za existujúce). V železničných staniciach a zastávkach bude navrhnuté nové vonkajšie osvetlenie v priestore nástupíšť a na zhlaviach. Pre verejné osvetlenie a rozvody nn bude v prípade potreby riešená úprava zemniacej siete. Všetky osvetľovacie stožiare v zóne trolejového vedenia budú opatrené ochranami pred zavedením trakčného prúdu do rozvodov nn (STN EN 50122-1). V súvislosti s inštalovaním

nových zariadení prípadne rekonštrukciou existujúcich zariadení v predmetných lokalitách sa bude prehodnocovať existujúce napájanie z rozvodov VSD a.s. Bude sa riešiť doplnenie a prípadná úprava existujúcich rozvodov nn. Pre potreby údržby budú na zhlaviach inštalované zásuvkové stojany. Pre diaľkové ovládanie úsekových odpájačov trakčného vedenia budú navrhnuté nové káblové rozvody. Smerovanie, trasovanie, spôsob vedenia a spôsob a miesto napojenia prípojok 22 kV elektrických vedení pre kontajnerové trakčné meniarne Veľká Ida a Moldava nad Bodvou sa spresnia po rokovaní s Východoslovenskou distribučnou, a.s. KTM Veľká Ida bude vybavená prívodom elektrickej energie vonkajším vedením 22 kV s kábovým zaústením, jednoduchou rozvodňou 22 kV, usmerňovacou skupinou o menovitom trvalom výkone 5,3 MVA, transformátorom o prevode 22/0,4/0,23 kV a rozvodom vlastnej spotreby o inštalovanom výkone do 50 kVA a skriňovým rozvádzačom 3 kV pozostávajúcim zo štyroch polí, ktoré budú vyzbrojené najviac štyrmi rýchlovypínačmi podľa štruktúry vyplývajúcej s definitívneho návrhu trakčnej siete. Vývody z polí napájačov 3 kV budú káblové. Štvrtý napájač bude slúžiť ako studená rezerva. Pripojenie na trakčné vedenie bude prostredníctvom úsekových odpájačov s elektrickými pohonmi ovládanými z riadiaceho systému kontajnerovej meniarne cez ovládacie káble uložené v rámci stavebného objektu DOO (diaľkové ovládanie odpájačov). Z kontajnerovej meniarne budú rovnakým spôsobom ovládané aj ďalšie blízke odpájače na pozdĺžne a priečne spínanie elektrických úsekov trakčného vedenia. Pre napájanie vlastnej spotreby kontajnerovej meniarne sa nevyžaduje prípojka nn. Meniareň musí byť ďalej vybavená uzemňovacou sieťou so zemným prechodovým odporom najviac 0,5 Ω . Navrhované 22kV elektrické vedenie pre kontajnerovú trakčnú meniareň Veľká Ida sa plánuje trasovať o celkovej dĺžke 4 350 m. Prioritne sa navrhuje vzdušné vedenie VN 22 kV, pričom sa počíta s inštaláciou zábran na konzolách vedenia na stožiaroch vzhľadom na jeho trasovanie cez Chránené vtáčie územie Košická Kotlina a z dôvodu minimalizácie vplyvu na predmet ochrany tohto chráneného územia (zabezpečenie priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov ako sokola rároha, sovy dlhochvostej, ďatľa hnedkavého, bociana bieleho, prepelice poľnej, orla kráľovského a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania). Z elektrickej stanice 110/22 kV v Haniske pri Košiciach bude vedená nová dvojité vzdušná linka 22kV na mrežových stožiaroch do KTM Veľká Ida. Jedna linka je vedená ako rezervná. Prenášaný výkon má byť cca 7 MW. KTM Moldava nad Bodvou bude vybavená prívodom elektrickej energie vonkajším vedením 22 kV s kábovým zaústením, jednoduchou rozvodňou 22 kV, usmerňovacou skupinou o menovitom trvalom výkone 5,3 MVA, transformátorom o prevode 22/0,4/0,23 kV a rozvodom vlastnej spotreby o inštalovanom výkone do 50 kVA a skriňovým rozvádzačom 3 kV pozostávajúcim zo štyroch polí, ktoré budú vyzbrojené najviac štyrmi rýchlovypínačmi podľa štruktúry vyplývajúcej s definitívneho návrhu trakčnej siete. Vývody z polí napájačov 3 kV budú káblové. Tretí napájač bude môcť dočasne napájať TV Moldava nad Bodvou – Turňa nad Bodvou do prechodu na striedavú trakciu. Štvrtý napájač bude slúžiť ako studená rezerva. Pripojenie na trakčné vedenie bude prostredníctvom úsekových odpájačov s elektrickými pohonmi ovládanými z riadiaceho systému kontajnerovej meniarne cez ovládacie káble uložené v rámci stavebného objektu DOO (diaľkové ovládanie odpájačov). Z kontajnerovej meniarne budú rovnakým spôsobom ovládané aj ďalšie blízke odpájače na pozdĺžne a priečne spínanie elektrických úsekov trakčného vedenia. Pre napájanie vlastnej spotreby kontajnerovej meniarne sa nevyžaduje prípojka nn. Meniareň musí byť ďalej vybavená uzemňovacou sieťou so zemným prechodovým odporom najviac 0,5 Ω . Z dôvodu výstavby novej kontajnerovej trakčnej meniarne v Moldave nad Bodvou je potrebné zriadiť novú vzdušnú linku 22 kV, ktorá zabezpečí jej energetické napojenie. Navrhované 22 kV elektrické vedenie pre kontajnerovú trakčnú meniareň Moldava nad Bodvou sa plánuje trasovať o celkovej dĺžke 1 550 m. Z rozvodne 110/22 kV v Budulove (časť Moldavy nad Bodvou) bude vedená nová dvojité vzdušná linka 22 kV na mrežových stožiaroch do KTM Moldava nad Bodvou. Jedna linka je vedená ako rezervná. Prenášaný výkon bude cca 7 MW.

Z dôvodu výstavby nového trakčného vedenia nebude dodržaná predpísaná vzdialenosť križujúceho existujúceho vzdušného vedenia 22 kV od trakcie a preto je potrebné riešiť jeho preložku. V žkm 17,61 križuje trať odbočka vzdušného elektrického vedenia 22 kV linky č.311 smer Komárovce vo výške 7,847 m nad traťový kábel, z toho dôvodu bude uvedené vzdušné vedenie v potrebnej dĺžke nahradené novým, spolu s vyššími mrežovými stožiarimi, ktoré zabezpečia predpísanú vzdialenosť medzi križujúcimi vedeniami.

Zabezpečovacie zariadenia

V rámci navrhovanej zmeny činnosti budú rekonštruované aj zabezpečovacie zariadenia v nasledujúcom rozsahu:

- ŽST Barca St4 – úprava úviazky pre smer Haniska pri Košiciach NR,
- traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku ŽST Barca St4 – Haniska pri Košiciach NR – elektronické automatické hradlo bez oddielových návěstídiel,
- ŽST Haniska pri Košiciach NR – elektronické stavadlo rešpektujúce budovanie Verejného terminálu intermodálnej prepravy Košice a Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice,
- traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Haniska pri Košiciach NR – Veľká Ida – elektronické automatické hradlo bez oddielových návěstídiel,
- ŽST Veľká Ida – elektronické stavadlo rešpektujúce budovanie Verejného terminálu intermodálnej prepravy Košice a Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice,
- traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku ŽST Veľká Ida – VÝH Chým – elektronické automatické hradlo bez oddielových návěstídiel,
- ŽST Čečejevce, VÝH Chým – úprava reléového zabezpečovacieho zariadenia ŽST Čečejevce (vonkajšie prvky staničného zabezpečovacieho zariadenia v dosahu nového trakčného vedenia sa ukoľajnia),
- traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku ŽST Čečejevce – ŽST Moldava nad Bodvou – elektronické automatické hradlo bez oddielových návěstídiel,
- traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku ŽST Moldava nad Bodvou – VÝH Drienovec – elektronické automatické hradlo bez oddielových návěstídiel,
- ŽST Moldava nad Bodvou – Moldava nad Bodvou mesto, elektronické stavadlo rešpektujúce budovanie Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice a jestvujúce staničné zabezpečovacie zariadenie sa doplní o diaľkové ovládanie staničného zabezpečovacieho zariadenia Terminálu Moldava nad Bodvou, mesto, pričom vonkajšie prvky staničného zabezpečovacieho zariadenia v dosahu nového trakčného vedenia sa ukoľajnia,
- VÝH Drienovec – úprava úviazky pre smer Moldava nad Bodvou,
- všetky priecestia v úseku Haniska pri Košiciach NR – Moldava nad Bodvou, ak ostanú, tak budú opatrené elektronickým priecestným zabezpečovacím zariadením, rešpektujúcim budovanie Verejného terminálu intermodálnej prepravy Košice a Integrovaného dopravného systému osobnej koľajovej dopravy Košice.

Nové zabezpečovacie zariadenia budú vyhovovať požiadavkám na 3. kategóriu príslušného druhu zabezpečovacích zariadení podľa platných STN, TNŽ a ostatných normatívo. Z hľadiska vplyvu trakčných prúdov budú nové zabezpečovacie zariadenia vyhovovať vplyvu jednosmernej sústavy 3kV s možnosťou finančne a technicky nenáročnej úpravy pre vplyvy sústavy 25kV, 50 Hz. Ovládacie pracoviská traťových zabezpečovacích zariadení a prechodných zabezpečovacích zariadení budú zlúčené s ovládacím z pracoviskom pre ovládanie staničného zabezpečovacieho zariadenia. Elektronické stavadlá budú umožňovať dodatočné napojenie na diaľkové ovládanie z Centra riadenia dopravy Košice a budú schopné poskytovať a prijímať údaje potrebné na automatické riadenie dopravy a informovanie cestujúcej verejnosti.

Oznamovacie zariadenia

Výstavba trolejového vedenia, jednosmernej trakčnej sústavy 3kV vyvolá potrebu doplnenia telefónnych a dátových spojení zabezpečujúcich komunikáciu pre dopravné a služobné potreby ako aj pre zabezpečenie prenosu technologických liniek pre zabezpečovacie zariadenia, ovládanie trakčného vedenia, zber informácií a ovládanie silnoprúdových zariadení a informačné systémy železníc. Doplní sa prenosový systém pre telefónne a dátové zariadenia. Na dotknutom úseku trate sa vybuduje nová optická a metalická kabelizácia. Vo vytýpaných objektoch sa v rámci prenosových systémov doplnia LAN siete pre pripojenie počítačov a telefónnych pobočiek (resp. technologické zariadenia infraštruktúry), pôjde o zabezpečenie prenosu telefónnych, dátových a technologických liniek pre oznamovacie zariadenia – informačné a poplašné systémy, telefónneho a rádiotelefónneho dispečerského systému RSE Košice, ovládanie trakčného vedenia.

Zabezpečenie novo navrhovaných pozemných objektov s priestormi s technologickým zariadením zabezpečovacieho, oznamovacieho a silnoprúdového zariadenia proti požiaru, vlámaniu a neoprávnenému vniknutiu sa navrhuje bezpečnostnými systémami a to EPS (elektrická požiarňa signalizácia), SHZ (stabilné hasiace zariadenie), PSN (poplachový systém narušenia) a kamerový systém.

Pre informovanie cestujúcich v dotknutých železničných staniciach a zastávkach je navrhovaný hlasový a vizuálny informačný systém zostavený z rozhlasového (ozvučenie) a informačného zariadenia (tabule) zabezpečujúci komplexné informácie pre cestujúcich.

Ochrana pred účinkami bludných prúdov

Výstavba jednosmernej trakčnej sústavy spôsobí vznik bludných prúdov v okolí železničnej trate a následne ohrozenie existujúcich podzemných inžinierskych sietí (ropovod, plyn, voda, kanál, káblové vedenia atď.). Nevyhnutnou podmienkou realizácie navrhovanej zmeny činnosti je vyhotoviť dôkladný prieskum a zmapovanie kovových konštrukcií a existujúcich podzemných inžinierskych sietí. Pred začatím projekčných prác bude potrebné vykonať korózný prieskum intenzity elektrického poľa v zemi, meranie potenciálov a prúdov v kovových konštrukciách a podzemných vedeniach a meranie rezistivity pôdy. Na základe prieskumov a konzultácie so správcami dotknutých vedení sa vyhotoví návrh na preložku resp. vyhotovenie pasívnej protikorózneho ochrany. V miestach s vysokým ohrozením sa vybuduje aktívna protikorózna ochrana (anodická, katodická resp. elektrická polarizovaná drenáž). Pozdĺž elektrifikovanej železničnej trate sa navrhnu kontrolné meracie objekty s monitorovacím zariadením pre dlhodobé sledovanie intenzity bludných prúdov. Na základe dlhodobého sledovania sa poprípade doplnia ďalšie protikorózne opatrenia. Zníženie úniku bludných prúdov bude vykonané aplikáciou platných noriem a predpisov (STN EN 50 162, STN EN 50 122-2, STN EN 12 954, STN 038370, TNŽ 342614, Smernica Ministerstva dopravy č.3 o ochrane v zemi uložených kovových zariadení pred koróziou, publikovaná vo Vestníku dopravy 2/81, predpisy ŽSR P1, S3 a T120. V miestach s vysokým ohrozením, čím je aj lokalita trakčnej meniarne Moldava nad Bodvou, sa vybuduje aktívna protikorózna ochrana, predpokladá sa stanica elektrickej polarizovanej drenáže (EPD).

Ostatné navrhované stavebné objekty a prevádzkové súbory

V predmetnom úseku budú v jednotlivých železničných staniciach a zastávkach rekonštruované všetky nástupištia a časti budov prístupné verejnosti, tak aby spĺňali požiadavky prístupu imobilných a nevidomých osôb. Po rekonštrukcii budú tieto zariadenia spĺňať požiadavky všeobecne záväzných právnych predpisov na úrovni Európskej únie a Slovenskej republiky - technické špecifikácie interoperability týkajúce sa osôb so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM).

Stav koľajového zvršku a výhybiek v dotknutom úseku trate bude zdokladovaný premeraním izolačného stavu koľajového lôžka. V miestach, kde je izolačný stav koľajového lôžka nevyhovujúci, bude uvedený do normového stavu. Predpokladá sa precistenie štrkového lôžka a v kritických miestach aj rekonštrukcia železničného spodku (odstránenie zbahnených miest resp. sfunkčnenie odvodňovacieho systému).

Socioekonomické a environmentálne dopady

Elektrifikáciou predmetného úseku železničnej trate s prevádzkovaním v jednosmernej trakkii sa vytvoria základné predpoklady k zavedeniu integrovanej koľajovej dopravy z hľadiska homogenity dopravnej cesty, čo jednak umožní bez prestupovú osobnú dopravu (vozba vlakov cez železničné stanice Košice) a v konečnom dôsledku umožní jazdu vozidiel integrovanej koľajovej dopravy T-T do a z tratí IKD v meste Košice s využitím z hľadiska trakcie dvojsystémových vozidiel. Potenciálne nároky prepravy vyplývajúce aj zo zámeru presunu prepravy z verejnej autobusovej prepravy na koľajovú dopravu, je možné zabezpečiť pri ponechaní existujúcej jednokoľajnej trate, pričom jednou z dôležitých podmienok socioekonomických prínosov koľajovej dopravy ako nosného dopravného systému v rámci IDS Košice je preferencia koľajovej dopravy v rámci dopravy v meste Košice. Navrhovaná zmena činnosti má byť súčasťou uspokojovania potrieb obyvateľov na území Košického samosprávneho kraja a Mesta Košice integrovaným dopravným systémom, pri ktorom sa zharmonizuje objednávka dopravných výkonov, zvýši sa kvalita verejnej hromadnej dopravy a zníži sa negatívny dopad na životné prostredie. Základným cieľom stavieb zaradených do integrovaného systému koľajovej dopravy je vybudovanie koľajového, vysokokapacitného a ekologického systému dopravy na území Košického samosprávneho kraja a Mesta Košice pri dosiahnutí zníženia počtu motorových vozidiel používaných obyvateľmi pre dennú dochádzku medzi zdrojmi a cieľmi. Navrhované stavby v cieľovom stave svojou prevádzkou budú dlhodobo pozitívne ovplyvňovať tvorbu a ochranu životného prostredia v celoplošnom rozsahu Košického samosprávneho kraja a mesta Košice. Ekologická koľajová doprava prevádzkovaná vozidlami s elektrickým pohonom je najvýhodnejším systémom riešenia problémov v mestských aglomeráciách. Významnou mierou prispieva k podstatnému zníženiu podielu ostatnej automobilovej dopravy a tým automaticky prispieva k zníženiu negatívnych účinkov z dopravy (hluk, prašnosť, exhaláty, atď.) na životné prostredie. V cieľovom stave to predstavuje zníženie hladiny hluku z dopravy, zníženie emisií výfukových plynov, ale aj zníženie stresov z nekultúrneho denného cestovania obyvateľov mesta Košice, čo prispeje k zlepšeniu úrovne fyzického a psychického zdravia každého obyvateľa mesta Košice. Predmetná stavba nebude mať negatívny vplyv na okolité prostredie. Elektrifikáciou predmetných železničných tratí sa zlepší životné prostredie v okolí trate (zníži sa

znečisťovanie ovzdušia z dieselovej trakcie a odstráni sa možnosť znečistenia koľajového podlažia a podzemných vôd ropnými produktmi z dieselovej prevádzky) a zároveň sa zlepši kultúra cestovania a pracovné podmienky železničných zamestnancov. Negatívnym javom elektrifikácie predmetných tratí je vytváranie elektromagnetického poľa vo svojom okolí, ktoré bude v súbežných vedeniach indukovať napätie po zavedení striedavej trakcie. Pri jednosmernej traktii sú tieto vplyvy iba v prípade skratu na trakčnom vedení, v trvaní niekoľko milisekúnd, bez výrazného vplyvu na súbežné vzdušné vedenia. Po zavedení striedavej trakcie bude potrebné na súbežných vzdušných vedeniach pri vykonávaní opráv a údržby zabezpečiť a dodržať technické a organizačné opatrenia k zabezpečeniu bezpečnosti práce. Prevádzka elektrifikovanej železničnej trate bude mať tiež negatívny vplyv na kovové vedenia a zariadenia uložené v blízkosti trate. V rámci spracovania projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie bude vykonaný protikoróznny prieskum a v prípade potreby budú navrhnuté potrebné protikorózne opatrenia úložných zariadení pred účinkami blúdivých prúdov z elektrifikovanej železničnej trate.

Základným predpokladom realizácie navrhovanej zmeny činnosti je aj realizácia stavby „ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou – mesto“, ktorý nie je predmetom tohto oznámenia o zmene činnosti, nakoľko pre uvedenú činnosť bol vykonaný osobitný proces posudzovania 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“) na základe podnetu podľa § 20 ods. 1, písm. f) zákona, ktorý bol ukončený vydaním záverečného stanoviska Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky č. 7343/11-3.4/ml, zo dňa 04. 04. 2012, v ktorom sa odporučila realizácia uvedenej činnosti v posudzovanom variante za predpokladu plnenia podmienok odporúčaných pre etapy prípravy, realizácie a prevádzkovania uvedenej činnosti v predmetnom záverečnom stanovisku.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti predstavuje zmenu, ktorú podľa prílohy č. 8 zákona možno zaradiť ako zmenu v rámci kapitoly č. 13. Doprava a telekomunikácie, bodu č. 3 „Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných“, časť A - od 20 km.

6. Vplyvy navrhovanej činnosti.

Vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy a pôdu.

Z hľadiska významnosti vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na horninové prostredie počas výstavby a prevádzky sa predpokladá vplyv zanedbateľný.

Navrhovaná zmena činnosti nebude mať významný vplyv na nerastné suroviny.

Vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti dôjde k trvalému záberu pôdy v dôsledku výstavby spevnenej plochy pre potreby osadenia KTM Veľká Ida a KTM Moldava nad Bodvou a prístupových komunikácií k nim a v dôsledku osadenia pätiiek pre navrhované 22 kV elektrické vedenia KTM Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach v úseku 4 350 m a navrhované 22 kV elektrické vedenia KTM Moldava nad Bodvou - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Budulove (v časti mesta Moldava nad Bodvou) v úseku 1 550 m, resp. pri osadení trakčného vedenia a verejného osvetlenia na dotknutých predmetných železničných tratiach, resp. železničných staniciach a zastávkach a v dôsledku osadenia zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. Z hľadiska trvalého záberu poľnohospodárskych pôd dôjde k záberu nechránených poľnohospodárskych pôd a to v prípade osadenia pätiiek pre navrhované 22 kV elektrické vedenia KTM Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach a KTM Moldava nad Bodvou - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Budulove, pričom veľkosť záberu závisí od počtu pätiiek a ich umiestnenia. Vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti dôjde k dočasnému záberu pôdy v dôsledku výstavby navrhovaných 22 kV elektrických vedení KTM Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach v úseku 4 350 m a KTM Moldava nad Bodvou - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Budulove v úseku 1 550 m, resp. pri osadení trakčného vedenia, zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a to v 3 m manipulačnom úseku popri dotknutých predmetných železničných tratiach (celková dĺžka predstavuje 32,117 žkm), resp. železničných staniciach a zastávkach. Okrem pôd s BPEJ 0426002 pôjde o nechránené pôdy, pričom ich presný záber bude určený v rámci povoľovania navrhovanej zmeny činnosti podľa osobitných predpisov.

Vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti dôjde k záberom lesných pozemkov, resp. zásahom do ochranného pásma lesa nedôjde.

Realizácia navrhovanej zmeny činnosti nebude mať závažný negatívny vplyv na pôdu, resp. bude zanedbateľný.

Počas realizácie zmeny činnosti nebude významne zasahované do horninového prostredia, reliéfu, nebudú vo významnej miere používané nerastné suroviny a taktiež nebudú závažne ovplyvňované geodynamické a geomorfologické javy v predmetnom území. Na základe uvedeného možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti počas svojej výstavby a prevádzky nebude mať závažný negatívny vplyv na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy a pôdu a že navrhovanou zmenou činnosti nebude ovplyvnená banská činnosť. Obdobné konštatovanie platí aj v súvislosti s kumulatívnymi a synergickými vplyvmi.

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu.

Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti neovplyvní významne zmeny klimatických ukazovateľov, smeru alebo prúdenia vzduchu, evaporáciu a ani iné zmeny, ktoré by mohli mať významný vplyv na klimatické pomery v jej okolí.

Elektrifikáciou predmetných železničných tratí sa zlepší životné prostredie v okolí trate z hľadiska znečisťovania ovzdušia, tzn. zníži sa znečisťovanie ovzdušia z dieselovej trakcie, keďže navrhované riešenie umožní, resp. vytvorí podmienky v rámci osobnej železničnej prepravy na prepravu osôb pomocou elektrickej trakcie, tzn. že osobné vlaky (tram-train), ktoré budú premávať v rámci Integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc budú využívať ako pohonnú jednotku elektrickú energiu. Na základe uvedeného možno konštatovať, že z hľadiska vplyvu na ovzdušie nebude produkovať vlastná prevádzka žiadne znečistenie zaťažujúce ovzdušie, resp. nevzniknú nové zdroje znečisťovania ovzdušia. Existujúce dieselaagregáty budú vymenené za nové, ktoré budú spĺňať požiadavky ochrany ovzdušia podľa všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany ovzdušia. Cieľom navrhovanej zmeny činnosti je čiastočný presun cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na koľajovú dopravu, tzn. že zmena spôsobu prepravy osôb na základe vyššieho využívania hromadnej koľajovej dopravy jednotlivcami cestujúcimi v dotknutom území medzi Moldavou nad Bodvou a mestom Košice spôsobí, že realizácia navrhovanej zmeny činnosti bude mať pravdepodobný pozitívny nepriamy vplyv na znečistenie ovzdušia z individuálnej automobilovej dopravy v dotknutom území.

Počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti budú zdrojom znečisťovania ovzdušia stavebné stroje, cestná doprava súvisiaca s výstavbou navrhovanej zmeny činnosti a zemné práce, ide však o vplyv dočasný, pričom intenzity pracovných činností a frekvencie pohybu pracovných mechanizmov a dopravnej obsluhy výstavby budú minimálne, tak sa nepredpokladá významné znečisťovanie ovzdušia počas etapy výstavby navrhovanej zmeny činnosti. Pôjde o stacionárne a mobilné bodové (mechanizmy, dopravné prostriedky súvisiace s výstavbou navrhovanej zmeny činnosti (pracovníci, mechanizmy, zásobovanie, odpady...), miesto výstavby navrhovanej zmeny činnosti, stavebné dvory a dopravné trasy. Doprava surovín a materiálov bude nepravidelná a časovo a početnosťou obmedzená. Intenzita dopravy, ktorá bude pochádzať z dopravy spojennej s výstavbou navrhovanej zmeny činnosti sa v súčasnosti nedá predikovať, nakoľko nie je zrejмый presný časový harmonogram výstavby, materiálová bilancia a osobová potreba. Uvedené zdroje znečisťovania ovzdušia budú predovšetkým zdrojom tuhých znečisťujúcich látok, oxidov dusíka a uhlíka a celkového organického uhlíka. Množstvo emisií bude závisieť od počtu mechanizmov, priebehu výstavby, ročného obdobia, poveternostných podmienok a pod. Zvýšená prašnosť sa bude prejavovať v období zemných a výkopových prác. Prístup na stavenisko a preprava materiálov a pracovníkov stavby bude z miestnych prístupových komunikácií, resp. po 3 m manipulačnom páse v okolí dotknutých železničných tratí. Počas realizácie výstavby navrhovanej zmeny činnosti bude požadované, aby dodávateľ pravidelne odstraňoval nečistoty, ktoré budú vznikať v priestore stavenísk, v ktorých sa budú realizovať stavebné jamy a v trasách po ktorých sa bude robiť odvoz zeminy. Pri realizovaní jednotlivých stavieb bude dodávateľ zaviazaný priamo dotknuté komunikácie pravidelne čistiť, kropiť a umývať. Na výstavbu navrhovanej zmeny činnosti budú využívané cestné a aj železničné mechanizmy. Vzhľadom k vzdialenosti a situovaniu najbližšej obytnej zástavby a vzhľadom na charakter stavebných prác a ich situovania možno konštatovať, že vplyv bodových, líniových a plošných zdrojov znečistenia ovzdušia neovplyvní kvalitu ovzdušia v dotknutej lokalite.

Vplyvy na vodu.

Navrhovaná zmena činnosti prechádza cez viaceré vodné toky a to pomocou železničných mostov a priepustov, v prípade navrhovaných 22 kV elektrických vedení aj vzduchom, pričom v rámci navrhovanej zmeny činnosti nemá dôjsť k akýmkoľvek zásahom do uvedených vodných tokov, resp. železničných mostov a priepustov. Navrhovaná zmena činnosti sa nedotýka žiadnych trvalých vodných plôch, pričom na určitých miestach popri predmetných železničných tratiach sa nachádzajú podmáčané plochy. Navrhovaná zmena činnosti nebude situovaná do žiadnej chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd, resp. chránenej vodohospodárskej oblasti. Cez pásma hygienickej ochrany vodného zdroja, ktoré sa nachádzajú v okolí nie je navrhovaná zmena činnosti

trasovaná. Podľa NV SR č. 617/2004 Z. z. ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti sa za citlivé oblasti sa ustanovili vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území Slovenskej republiky alebo týmto územím pretekajú. Za zraniteľné oblasti sa ustanovili pozemky poľnohospodársky využívané na katastrálnych územiach obcí podľa prílohy č. 1 uvedeného nariadenia, pričom z dotknutých obcí a miest sa v uvedenej prílohe nachádzajú Cestice, Čečejevce, Drienovec, Haniska, Komárovce, Mokrance, Moldava nad Bodvou, Sokoľany a Veľká Ida.

V území, kde sa má navrhovaná zmena činnosti realizovať sa nenachádza kúpeľné územie, územie s klimatickými podmienkami vhodnými na liečenie, zdroj geotermálnej vody a ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov, prírodných minerálnych zdrojov a klimatických podmienok vhodných na liečenie.

Z hľadiska zásobovania pitnou vodou, resp. vodou pre technologické účely nedôjde v rámci výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti k žiadnym zmenám kvalitatívnym alebo kvantitatívnym, keď sa neberie do úvahy zvýšená potreba pitnej vody na dotknutých železničných staniciach a zastávkach v súvislosti s predpokladaným zvýšením prepravovaných osôb (toto nie je predmetom navrhovanej zmeny činnosti), resp. požiadavkami zvýšenej potreby vody pre požiarne účely (toto nie je predmetom navrhovanej zmeny činnosti). Samotné navrhované stavebné objekty a prevádzkové súbory pre svoju činnosť nevyžadujú potrebu pitnej vody.

Pri výstavbe môže nepriamo vzniknúť potreba vody na betonárske alebo stavebné postupy, ktoré budú riešené v rámci existujúcich zdrojov v dotknutom území, resp. u výrobcu betónu alebo z dôvodu potreby čistenia prístupových komunikácií počas výstavby a taktiež ako potreba vody pre pracovníkov výstavby (balená voda). Potreba vody počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti bude minimálna a bude zabezpečovaná z existujúcich rozvodov a zdrojov.

V dôsledku zmien, ktoré sú predmetom tohto oznámenia o zmene navrhovanej činnosti nedôjde ku vzniku nových splaškových odpadových vôd (neberie sa do úvahy zvýšená produkcia splaškových odpadových vôd produkovaných cestujúcimi na jednotlivých železničných staniciach a zastávkach v dôsledku zvýšenej prepravy cestujúcich).

V dôsledku výstavby nových spevnených plôch pre potreby osadenia nových KTM, osadení nových KTM a vybudovaní nových prístupových komunikácií budú vznikať aj nové odpadové vody so spevnených plôch, ktoré budú zvedené do okolitého terénu a ich množstvo vzhľadom na výmery uvedených objektov bude zanedbateľné.

Vymenené dieselagregáty budú opatrené záchytnou vaňou, pričom objem záchytnej vane bude rovnaký ako objem nádrže.

Kontaminácia hydrologického prostredia môže byť daná únikom znečisťujúcich látok do podzemnej alebo povrchovej vody s následným zhoršením jej kvality počas havarijných stavov alebo nesprávnou manipuláciou s nimi. V danom prípade sa bude postupovať podľa vypracovaného a schváleného havarijného plánu. Realizáciou navrhovanej zmeny činnosti nedôjde k zmene prúdenia a režimu podzemných vôd v jej okolí, resp. nebude narušený prirodzený kolobeh vody (nedôjde k lokálnemu vysušovaniu územia resp. pri zvýšených zrážkach zase naopak k hydraulickému zaťaženiu). Zakladanie navrhovaných stavebných objektov, resp. ukladanie prvkov technickej a dopravnej infraštruktúry sa predpokladá na úrovni podzemnej vody.

Navrhovaná zmena činnosti nebude ovplyvňovať pramene, pramenné oblasti, ochranné pásma, termálne a minerálne pramene a vodohospodársky chránené územia a počas realizácie nebude mať negatívny vplyv na kvalitatívne a kvantitatívne parametre povrchových a podzemných vôd za dodržania prevádzkového poriadku, technickej a pracovnej disciplíny a za dôsledného dodržania zásad narábania s prípravkami a látkami škodiacich vodám. Celkovo možno vplyvy navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody charakterizovať ako žiadne, resp. zanedbateľné.

Vplyvy na hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické charakteristiky.

V rámci výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti sa budú dodržiavať ustanovenia všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany zdravia pred hlukom a vibráciami. Konkrétny návrh organizačných a stavebnotechnických opatrení na zamedzenie šírenia nadlimitného hluku bude spracovaný na základe vykonanej vibroakustickej štúdie, ktorá sa spracuje v rámci dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov. Je predpoklad, že uvedené limity môžu byť prekročené už v súčasnosti a to hlavne v zastavanom území obcí Veľká Ida, Cestice, Čečejevce, Mokrance a v meste Moldava nad Bodvou. Výmenou dieselovej trakcie za elektrickú, teda aj vozového parku v rámci osobnej dopravy dôjde poklesu produkcie ekvivalentných hladín hluku v dotknutom území, na druhej strane nárast dopravy na uvedených železničných tratiach povedie k ich nárastu. Počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti bude potrebné dbať na kvalitnú údržbu železničného zvršku tak, aby nedochádzalo k zhoršovaniu technických parametrov trasy (kvalita

upevnenia, kvalita geometrického usporiadania koľaje, odstraňovanie vlnovitosti a i.), čím by sa eliminovala čiastočne produkcia hluku v dotknutom území.

Individuálna automobilová doprava by mala byť čiastočne presmerovaná na koľajovú dopravu (zmena spôsobu prepravy osôb na základe vyššieho využívania hromadnej koľajovej dopravy jednotlivcami cestujúcimi v dotknutom území medzi Moldavou nad Bodvou a mestom Košice), čo je aj hlavný cieľ samotného integrovaného systému, tzn. uvedená realizácia navrhovanej zmeny činnosti bude mať pravdepodobný pozitívny nepriamy vplyv na hlukovú situáciu z individuálnej automobilovej dopravy v dotknutom území.

Počas výstavby navrhovanej činnosti budú zdrojom hluku a vibrácií pracovné mechanizmy a doprava súvisiaca s výstavbou navrhovanej zmeny činnosti (preprava stavebných materiálov a komponentov, resp. odpadov), ako aj samotné technicko-technologické postupy výstavby. Intenzity a charakterystiky technických seizmických otrasov budú v hodnotenom území dané hmotnosťou stavebných objektov, rýchlosťou a zrýchlením pohybujúcich sa vozidiel, povrchom dráh a konštrukciou vozovky, typmi a veľkosťami zdrojových strojových zariadení, ich uložením na základových pôdach, typmi základových konštrukcií, ktoré prenášajú otrasy do základových pôd a naopak, geologickými pomermi v danej oblasti, t.j. vlastnosťami horninového masívu, ktorý otrasy prenáša a vlastnosťami základových pôd. Vibrácie zo strojových zariadení budú utlmené už samotnou konštrukciou zariadení. Pôsobenie hluku bude časovo obmedzené počas vlastnej výstavby. Hluk a vibrácie zo stavebnej činnosti budú na bežnej úrovni realizácie stavieb podobného rozsahu. Hladina hluku sa bude meniť v závislosti od typu práce a od nasadenia stavebných mechanizmov, ich súbežného prevádzkovania, dobe a mieste ich pôsobenia a trás presúvania, odchádzania a prichádzania. Ich vplyv je možné čiastočne eliminovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov. V etape zemných prác budú nasadené stroje, ktoré určujú hlavné zdroje hluku v etape výstavby zmeny činnosti. Je všeobecne známe, že hluk v okolí zemných strojov v činnosti dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk má výrazne premenný alebo až prerušovaný charakter (závisí od druhu vykonávanej operácie a od bezprostrednej práve realizovanej technológie). Možná je aj superpozícia jednotlivých zdrojov hluku, t.j. súčinná technológia niekoľkých strojov naraz. Hluk z pracovných mechanizmov dosahuje intenzity od 83 do 89 dB(A). Stavebné činnosti v súvislosti so zakladaním a používaním hlučných technológií musia byť realizované vo vhodnú časovú dobu vzhľadom na blízkosť obytnej zóny.

V rámci navrhovanej zmeny činnosti nebudú inštalované zariadenia, ktoré by mohli byť zdrojom intenzívneho elektromagnetického, rádioaktívneho alebo ionizujúceho žiarenia. Pri realizácii a prevádzke navrhovanej zmeny činnosti sa nepredpokladá činnosť otvorených generátorov vysokých a veľmi vysokých frekvencií a ani zariadení, ktoré by takéto zariadenia obsahovali, t.j. zariadenia, ktoré by mohli byť pôvodcom nepriaznivých účinkov elektromagnetických žiarení na zdravie obyvateľstva podľa vyhlášky MZ SR č. 534/2007 Z. z. o podrobnostiach o požiadavkách na zdroje elektromagnetického žiarenia a na limity expozície obyvateľov elektromagnetickému žiareniu v životnom prostredí. Navrhovaná zmena činnosti sa nenachádza v oblasti pôsobenia externých zdrojov vysokých a veľmi vysokých frekvencií, pričom nie sú potrebné opatrenia, ktoré by vylúčili indukované pole prekračujúce hodnoty stanovené všeobecne záväznými právnymi predpismi. O žiarení možno hovoriť jedine v súvislosti s výkonovými transformátormi, zdrojmi zaisteného napájania, rozvádzačmi, elektrickými a trakčnými vedeniami, KTM a motormi, ktoré spĺňajú jednotlivé normy a všeobecne záväzné právne predpisy.

Výstavba jednosmernej trakčnej sústavy spôsobí vznik bludných prúdov v okolí železničnej trate a následne ohrozenie existujúcich podzemných inžinierskych sietí (ropovod, plyn, voda, kanál, káblové vedenia atď.). Nevyhnutnou podmienkou realizácie navrhovanej zmeny činnosti je vyhotoviť dôkladný prieskum a zmapovanie kovových konštrukcií a existujúcich podzemných inžinierskych sietí. Pred zahájením projekčných prác bude potrebné vykonať korózný prieskum intenzity elektrického poľa v zemi, meranie potenciálov a prúdov v kovových konštrukciách a podzemných vedeniach a meranie rezistivity pôdy. Na základe prieskumov a konzultácie so správcami dotknutých vedení sa vyhotoví návrh na preložku resp. vyhotovenie pasívnej protikoróznej ochrany. V miestach s vysokým ohrozením sa vybuduje aktívna protikorózna ochrana (anodická, katodická resp. elektrická polarizovaná drenáž). Pozdĺž elektrifikovanej železničnej trate sa navrhnu kontrolné meracie objekty s monitorovacím zariadením pre dlhodobé sledovanie intenzity bludných prúdov. Na základe dlhodobého sledovania sa popri prípade doplnia ďalšie protikorózne opatrenia. Zníženie úniku bludných prúdov bude vykonané aplikáciou platných noriem a predpisov (STN EN 50 162, STN EN 50 122-2, STN EN 12 954, STN 038370, TNŽ 342614, Smernica Ministerstva dopravy č. 3 o ochrane v zemi uložených kovových zariadení pred koróziou, publikovaná vo Vestníku dopravy 2/81, predpisy ŽSR P1, S3 a T120. V miestach s vysokým ohrozením, čím je aj lokalita trakčnej meniarne Moldava nad Bodvou, sa vybuduje aktívna protikorózna ochrana, predpokladá sa stanica elektrickej polarizovanej drenáže (EPD).

V rámci navrhovanej zmeny činnosti budú dodržané jednotlivé požiadavky na denné osvetlenie a presvetlenie okolitých objektov a osvetlenie a insoláciu priestorov podľa príslušných požiadaviek STN, pričom budú dodržané aj požiadavky vyhlášky MZ SR č. 541/2007 Z. z. o podrobnostiach o požiadavkách na osvetlenie pri práci v znení vyhlášky MZ SR č. 206/2011 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 541/2007 Z. z. o podrobnostiach o požiadavkách na osvetlenie pri práci.

Na dotknutom území je predpoklad prevažne stredného radónového rizika, miestami aj nízkeho radónového rizika.

Výstavba a prevádzka zmeny činnosti nebude produkovať teplo a zápach, ktoré by významne negatívne ovplyvnili situáciu v bezprostrednom okolí realizácie výstavby navrhovanej zmeny činnosti. Práve naopak zmenou dieselovej trakcie na elektrickú sa v rámci osobnej dopravy bude minimalizovať produkcia zápachu. Počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti sa nebude produkovať zápach, ktorý by významne negatívne ovplyvnili situáciu v bezprostrednom okolí prevádzky navrhovanej zmeny činnosti.

Vplyvy na genofond, biodiverzitu, biotu a chránené územia.

Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti bude zasahovať do Chráneného vtáčieho územia Košická kotlina v úsekoch križovania železničnej trate č. 160 Zvolen os. st. – Košice s cestnou komunikáciou III/050187 a v úseku Železničná stanica Veľká Ida – Železničná zastávka Komárovce, pričom na katastrálnom území Cestice tvorí tomuto chránenému územiu severnú hranicu. Taktiež navrhované 22 kV elektrické vedenie KTM Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach od úrovne obce Sokolany po cestnú komunikáciu III/050187 by malo prechádzať taktiež cez Chránené vtáčie územie Košická kotlina. V prípade navrhovaného elektrického vedenia Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach sa počíta s inštaláciou zábran na konzolách vedenia na stožiaroch a to z dôvodu minimalizácie vplyvu na predmet ochrany tohto chráneného územia.

Navrhovaná zmena činnosti nepatrí medzi zakázané činnosti podľa vyhlášky MŽP SR č. 22/2008 Z. z. ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Košická kotlina.

Z pohľadu predmetu ochrany Chráneného vtáčieho územia Slovenský kras možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na predmet ochrany tohto chráneného územia.

Do iných chránených veľkoplošných a maloplošných území národného a európskeho významu, resp. ich ochranných pásiem nebude navrhovaná zmena činnosti zasahovať, ako ani do biotopov národného alebo európskeho významu, pričom bude umiestnená v území s I. stupňom územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Samotnou výstavbou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti nebudú ohrozené žiadne chránené druhy rastlín, resp. druhy európskeho alebo národného významu a ani biotopy. Z hľadiska výrubu drevín bude ku povoleniu činnosti podľa osobitných predpisov spracovaný dendrologický prieskum na určenie rozsahu výrubu a jeho spoločenskej hodnoty s charakterizovaním plôch určených na výrub, resp. kvalitatívnymi a kvantitatívnymi charakteristikami dotknutých drevín. Všeobecne sa predpokladá výrub len na pozemkoch Železníc Slovenskej republiky, resp. v obvode dráhy, resp. v ochrannom pásme dráhy v súlade s požiadavkami zákonov č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom sa predpokladá len minimálny výrub drevín.

Vzhľadom na súčasný stav životného prostredia v predmetnom území, funkciu a charakter navrhovanej zmeny činnosti, kvalitu a kvantitu biotickej zložky bezprostredného okolia a na základe možných identifikovateľných a predpokladaných vplyvov navrhovanej zmeny činnosti na životné prostredie možno konštatovať, že navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv buď samostatne, alebo v kombinácii s inou činnosťou na územie patriace do súvislej európskej sústavy chránených území alebo na územie európskeho významu.

Vzhľadom na druhové zloženie vyskytujúce sa v dotknutom území, vzhľadom na charakter územia, kde sa má navrhovaná zmena činnosti realizovať, možno konštatovať, že nie je predpoklad priameho a ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia genofundu a biodiverzity predmetného územia, pričom výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti neohrozí vývoj miestnej flóry v okolí a vplyvy na vegetáciu sa dajú hodnotiť ako žiadne, resp. zanedbateľné.

Predmetné územie nie je významným potravným, habitacným a odpočinkovým miestom pre jednotlivé druhy živočíchov vyskytujúce sa v širšom okolí. Potenciálne zasiahnutý vplyvmi realizácie navrhovanej zmeny činnosti sú všetky druhy živočíchov vyskytujúce sa v predmetnom území. Vplyvy pri výstavbe a realizácii navrhovanej zmeny činnosti ako sú vibrácie, osvetlenie, hluk, prašnosť a možné havarijné stavy, budú mať na živočíšstvo v okolí zanedbateľný vplyv. Vplyvom výstavby a prevádzky zmeny činnosti môže dôjsť v nepatnej

miere k ovplyvneniu migračných trás vtáctva a k potenciálnemu stretu vtákov s konštrukciami navrhovaných stavebných objektov, resp. železničnými dopravnými prostriedkami. Kontaminácia prostredia počas výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti, ktorá by mala za následok úhyn rastúcich a žijúcich druhov rastlín a živočíchov v predmetnom území, je možná iba pri náhodných havarijných situáciách a pri nedodržaní jednotlivých všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pri porušení pracovnej disciplíny, zlyhaní techniky alebo nepozornosťou pracovníkov. Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti neohrozí vývoj miestnej fauny v okolí a vplyvy na živočíchov sa dajú hodnotiť ako málo významné až nevýznamné.

Vplyvy na krajinu.

Vplyv navrhovanej zmeny činnosti na krajinu a scenériu bude zanedbateľný negatívny (do krajiny budú zakomponované nové stavebné objekty, ktoré sa z krajinnoekologického hľadiska klasifikujú ako stresové faktory). Uvedené konštatovanie platí aj pre krajinný obraz. Štruktúra krajiny nebude výstavbou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti významne zmenená. Realizácia navrhovanej zmeny činnosti nebude predstavovať významný zásah do krajinného rázu. Navrhovaná zmena činnosti nebude mať výrazné prvky vertikálneho usporiadania, ktoré by výrazne ovplyvnili krajinu. Zmena navrhovanej činnosti je trasovaná cez prvky ÚSES ako Regionálny terestrický biokoridor Grófov les - Gedeónsky les – Jakubov dvor – Grajciar – hranica s Maďarskou republikou, Regionálny biokoridor alúvium Idy, regionálny terestrický biokoridor spájajúci Regionálne biocentrum Dobogov a Nadregionálne biocentrum Perínske rybníky, regionálny biokoridor spájajúci Regionálne biocentrum Paňovský les a Regionálne biocentrum Sútok Idanského potoka a Čečanky, Regionálny biokoridor rieky Bodva, regionálny biokoridor spájajúci Regionálne biocentrum Lipová hora a Regionálne biocentrum Sútok Bodvy a Idy a viacero lokálnych biokoridorov (ostatné vodné toky, ktoré predmetné železničné trate križujú). Ide o terestrické a vodné biokoridory, pričom určitý vplyv na migráciu sa dá predpokladať hlavne na území Chráneného vtáčieho územia Košická kotlina, avšak nebude mať významný charakter. Vzhľadom na dobrú viditeľnosť v krajine sa predpokladá iba minimálne ovplyvnenie migrácie suchozemských živočíchov vzhľadom k možnému stretu s prostriedkami železničnej dopravy.

Celkovo možno konštatovať, že realizácia zmeny činnosti nebude mať vplyv na krajinu, resp. vplyv bude zanedbateľný.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme.

Výstavba a prevádzka navrhovanej zmeny činnosti nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky v širšom okolí. Realizácia navrhovanej zmeny činnosti neovplyvní štruktúru dotknutých miest a ich mestských častí a dotknutých obcí a ani ich architektúru. Z pohľadu kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy nemá predmetné územie v širších vzťahoch v rámci regiónu významné postavenie. Na území situovania navrhovanej zmeny činnosti sa nenachádzajú hodnoty, ktoré by boli cieľom záujmu obyvateľov širšieho okolia alebo návštevníkov regiónu. Navrhovaná zmena činnosti nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy dotknutých miest a ich mestských častí a dotknutých obcí. Priamo na lokalite výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti sa nenachádzajú žiadne objekty alebo predmety, ktoré by spadali do podmienok pamiatkovej starostlivosti. Staveniská sa budú nachádzať mimo pamiatkových území, resp. zón. Navrhovaná zmena činnosti nebude mať žiadny vplyv na evidované kultúrne a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská, resp. významné geologické lokality.

Vplyv navrhovanej zmeny činnosti na poľnohospodársku výrobu, na lesné, rybné a odpadové hospodárstvo, resp. poľovníctvo a priemysel sa nepredpokladajú.

Výstavbou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti by malo dôjsť k zmene dopravného systému v rámci dotknutého územia a to k preferencii koľajového systému na úkor individuálne automobilovej dopravy v dotknutom území (vplyv nepriamy v prípade dobudovania celého integrovaného systému dopravy v dotknutých obciach a mestách), ako aj k zlepšeniu podmienok v železničnej preprave pre cestujúcich. Navrhovaná zmena činnosti bude mať za dôsledok zvýšenie intenzity osobnej koľajovej dopravy na predmetných železničných tratiach a dôjde k zmene trakčnej pohonnej jednotky v prípade osobnej koľajovej dopravy. Uvedené možno považovať za významný pozitívny vplyv na regionálnej úrovni. Vplyvy na využívanie existujúcej infraštruktúry sú dlhodobé a minimálne, pričom celkovo sa dá hodnotiť vplyv navrhovanej zmeny činnosti na infraštruktúru tak, že dôjde k rozvoju infraštruktúry v predmetnom území. Ostatné prvky dopravnej infraštruktúry, resp. spôsoby dopravy nebudú ovplyvnené navrhovanou zmenou činnosti.

Vplyvy na využívanie existujúcej infraštruktúry sú dlhodobé a minimálne, pričom celkovo sa dá hodnotiť vplyv navrhovanej zmeny činnosti na infraštruktúru tak, že dôjde k rozvoju infraštruktúry v predmetnom území.

Navrhovaná zmena činnosti bude mať nepriamy pozitívny vplyv na služby, sociálne, kultúrne, zdravotné

a edukačné zázemie v okolí umiestnenia navrhovanej zmeny činnosti, pričom neovplyvní oddych, šport, rekreáciu, stravovanie a organizáciu spoločenských podujatí na území dotknutých miest a ich mestských častí a dotknutých obcí.

Vplyvy na obyvateľstvo.

Z popisu jednotlivých uvedených vplyvov v predchádzajúcich kapitolách vyplýva, že navrhovaná zmena činnosti by počas výstavby a prevádzky nemala mať závažný negatívny vplyv na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie. Príspevok navrhovanej zmeny činnosti ku súčasnej kvalite životného prostredia nebude predstavovať z hľadiska znečistenia ovzdušia, emisií hluku a vibrácií zdravotné riziká pre dotknuté obyvateľstvo (či už samotných pracovníkov alebo obyvateľov širšieho územia, resp. návštevníkov a cestujúcich), pričom celkovo sa dá predpokladať, že realizáciou navrhovanej zmeny činnosti dôjde k významným regionálnym pozitívnym vplyvom (zníženie znečistenia ovzdušia, kultúry a pohody cestovania, resp. dopravnej dostupnosti regiónu). Počas výstavby navrhovanej zmeny činnosti sa predpokladá mierne zvýšenie záťaže hlukom, prašnosť, vibrácie a emisie výfukových plynov. Tieto vplyvy budú mať dočasný a lokálny charakter. Počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti sa vzhľadom na predpokladané zdroje hluku a znečistenia ovzdušia, súčasné zdroje hluku a znečistenia ovzdušia, funkciu, priestorové usporiadanie a štruktúru navrhovanej zmeny činnosti a jej vzdialenosť od obytnej zástavby, nepredpokladá výrazné zhoršenie kvality životného prostredia a zdravia dotknutého obyvateľstva. Významné vplyvy na pohodu a kvalitu života obyvateľstva dotknutého výstavbou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti sa nepredpokladajú. Vplyv výstavby navrhovanej zmeny činnosti bude krátkodobý a bude ho možné minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov. Navrhovaná zmena činnosti nemá charakter prevádzok a zariadení, ktoré by produkovali špecifické toxické látky s negatívnym vplyvom na zdravie dotknutého obyvateľstva. Zmena činnosti nebude mať vplyv na svetlotechnické podmienky dotknutého územia. V rámci navrhovanej zmeny činnosti sa nebude narábať s látkami, ktoré by predstavovali priame nebezpečenie pre dotknuté obyvateľstvo, pracovníkov a návštevníkov dotknutého územia.

Z hľadiska sociálnych a ekonomických vplyvov možno konštatovať, že zmena navrhovanej činnosti bude mať pozitívny vplyv na sociálne a ekonomické aspekty regiónu.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie je navrhovaná zmena činnosti prijateľná. Eliminácia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti bude prebiehať aj prostredníctvom optimalizácie výstavby a prevádzky navrhovanej zmeny činnosti, pričom pri plnom rešpektovaní podmienok bezpečnosti práce, ochrany zdravia pri práci a starostlivosti o zdravé pracovné podmienky, nebude mať realizácia navrhovanej zmeny činnosti závažný negatívny vplyv na obyvateľstvo a jeho zdravie, ale práve naopak bude mať významný pozitívny vplyv na regionálnej úrovni.

Synergické a kumulatívne vplyvy.

Na základe predchádzajúceho hodnotenia na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva možno konštatovať, že sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie navrhovanej zmeny činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva, ktoré by malo za následok ich významné zhoršenie stavu v predmetnom území, ale práve naopak bude mať významný pozitívny vplyv na regionálnej úrovni.