

TECHNICKO-HYGIENICKÁ ÚDRŽBA ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL – PROJEKTOVÁ PRÍPRAVA, STREDISKO ŽILINA

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo 2513/2015-3.4./ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní
vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

2. Identifikačné číslo

35 914 939

3. Sídlo

Rožňavská č.1, 832 72 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Technicko – hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava,
stredisko Žilina

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie zariadení Technicko – hygienickej údržby
železničných koľajových vozidiel (THÚ) vyššieho štandardu, vyhovujúcemu potrebe
obnovenému parku ŽKV osobnej dopravy.

3. Užívateľ

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Rožňavská č. 1, 832 72 Bratislava

4. Umiestnenie

Navrhovaná činnosť sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky nachádza v
Žilinskom kraji, okrese Žilina.

Kraj: Žilinský kraj

Okres: Žilina
Obec: Žilina
Katastrálne územie: Žilina
Parcelné čísla: 6083/1

Stredisko pre THÚ bude situované v obvode železničného uzla Žilina, v priestore koľajiska pôvodnej, dnes už nevyužívanej zriaďovacej stanice s názvom Žilina – zriaďovacia stanica. Celé stredisko THÚ sa nachádza na pozemku Železníc Slovenskej republiky. Koľajisko strediska bude zapojené na koľajisko železničnej stanice jednostranne do zhlavia osobnej stanice Žilina.

5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Podľa investičného harmonogramu by sa mala stavba realizovať v nasledujúcich termínoch:

- začiatok výstavby: 2017
- ukončenie výstavby: 2019
- ukončenie činnosti: bez časového obmedzenia

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Dispozičné usporiadanie navrhovaného strediska THÚ je riešené bezvariantne, nakoľko konečný predkladaný návrh riešenia je v danej lokalite jedine možný. Pôvodné dispozičné usporiadanie stanice a možnosti vhodných lokalít k výstavbe navrhovaného THÚ sú značne obmedzené a neumožňujú alternatívy.

Súčasný stav – nulový variant

Pre výkon THÚ a odstavovanie (deponovanie) osobných vozňov sú využívané prevažne staničné (aj dopravné) koľaje. V uzle Žilina nie je k dispozícii žiadna samostatná koľajová skupina slúžiaca len pre tieto účely. Jednotlivé pracoviská sú roztrúsené po celej železničnej stanici. Technický stav samotného koľajiska využívaného pre THÚ je primeraný veku a stupňu údržby, ktorý tu realizuje ŽSR t.j. zabezpečenie prevádzkyschopnosti bez výraznejších prvkov modernizácie.

Vybavenie koľajiska technológiou (technologickými celkami) tzn. hala prevádzkového ošetrovania, halový umývač pre celoročné umývanie skríň absentujú a vzhľadom na skutočnosť, že samostatné koľajisko pre výkon THÚ neexistuje, nie je predpoklad realizácie týchto zariadení na súčasnom koľajisku. Z uvedených dôvodov je súčasný rozsah koľajových kapacít pre výkon THÚ z hľadiska zabezpečenia výhľadového rozsahu THÚ neperspektívny.

Vzhľadom na havarijný stav niektorých inžinierskych sietí v rámci THÚ v uzle Žilina a v súvislosti s deponovaním nových EPJ radu 671 a nových vozňov v uzle Žilina a s tým súvisiacimi náročnejšími požiadavkami na technicko-hygienickú údržbu vozidiel a opravy vozidiel, ZSSK pripravuje v rámci uzla Žilina nasledovné investičné aktivity:

- rekonštrukcia a obnova rozvodov vody (medzi koľajami 3a – 5a, 6 – 8, 7 – 9, 13 – 15, 17 – 19, 19 – 21, 21 – 23) a ostatných technológií THÚ vozňov (medzi koľajami 21 – 23 rozvody vzduchu, elektro siete, EPZ, kanalizácia na odfekalovanie EVAC súprav) v ŽST Žilina,
- v súvislosti s deponovaním nových EPJ – investičné aktivity ZSSK v opravovni vozňov Žilina:
- posúdenie výstavby trolejového vedenia – koľaj č. 8, 9 a 10 v dvoch systémoch (25 kV AC, 3 kV DC),

- výstavba rozvodov inžinierskych sietí medzi koľajami 8, 9 a 10 (celoročné rozvody vody, odfekalovanie EVAC, elektro 400 V),
- vybudovanie skladového hospodárstva v objekte remízy č. 2,
- z dôvodu potreby zabezpečenia 24 hodinovej prevádzky pracoviska stabilného umývača - osvetlenie pracoviska stabilného umývača na koľaji 5c v ŽST Žilina:
- ZSSK zabezpečuje realizáciu osvetlenia,
- firma zabezpečujúca čistenie MAGNOL SERVIS v súvislosti s potrebou zabezpečenia umývania nových EPJ 671 má zámer realizovať výmenu technológie umývacích kief.

Priemerný počet súprav spracovaných v stredisku v súčasnosti - 38 súprav.

Tieto investície zabezpečia odstránenie havarijného stavu a zlepšenie podmienok pre hygienickú, ale najmä technickú údržbu osobných vozňov a nových EPJ.

Klady a zápory súčasného stavu koľajiska

Klady:

- priama nadväznosť na železničnú stanicu Žilina (využívané koľaje sú jej súčasťou v niektorých prípadoch súpravy stoja priamo na koľaji z ktorej odchádzajú ako vychádzajúce vlaky osobnej dopravy),
- dostatok odstavných koľají pre súčasný rozsah údržby,
- predpoklady pre zabezpečenie minimálneho štandardu technicko-hygienickej údržby pre nové EPJ - areál opravovne vozňov.

Zápory:

- absencia samostatného koľajiska pre potreby THÚ,
- nedostatočná vybavenosť technologickými zariadeniami,
- takmer žiadna možnosť rozvoja súčasných zariadení,
- nedostatok odstavných koľají pre výhľadový rozsah údržby.

Navrhovaný stav

V rámci navrhovaného nového strediska pre výkon technicko – hygienickej údržby bude vybudovaná Vchodovo – odchodová skupina koľají, nová Hala prevádzkového ošetrovania súprav (HPOS) so sociálno-prevádzkovou časťou, vedľa ktorej bude v prístavbe umiestnená Fekálna koľaj.

V hale prevádzkového ošetrovania súprav budú 3 koľaje, sociálne zázemie pre zamestnancov. Ďalej bude vybudovaný Stabilný halový umývač (SHU) so sociálno-prevádzkovou časťou. Ostatné koľaje predstavuje objazdná výťažná koľaj. Vzhľadom na obmedzenú priepustnú výkonnosť bratislavského zhlavlia ŽST Žilina v stave po modernizácii koridorovej trate podľa projektovej dokumentácie stavby „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ a nedostatočnú špičkovú priepustnosť zhlavlia bude Stredisko THU Žilina rozšírené o koľajovú skupinu prevádzkového deponovania, ktorá bude zabezpečovať vyrovnanosť súprav medzi THU a ŽST.

Železničný zvršok a spodok

Geometrické usporiadanie koľajiska THÚ vychádzalo z poskytovaných priestorových možností a podmienok v jednotlivých vytypovaných oblastiach, ako aj z požiadaviek dopravnej a dielenskej technológie, a spĺňa požiadavky súčasných noriem a predpisov. Predpokladaná rýchlosť posunu koľajových vozidiel v rajóne THÚ je max. 40km/hod.

V navrhovaných koľajach jednotlivých pracovísk THÚ sa uvažuje použiť nový materiál železničného zvršku sústavy 49E1 s pružným upevnením na betónových podvaloch. V prípadoch, kedy materiál jestvujúceho železničného zvršku bude spĺňať podmienky opätovného použitia v koľaji, bude táto možnosť využitá v plnej miere.

Objekt železničného spodku bude zrealizovaný v plnej miere pod všetkými novobudovanými koľajami jednotlivých pracovísk THÚ.

Železničný zvršok - demontáže

Navrhované pracovisko sa nachádza na území koľajiska starej zriadovacej stanice Žilina.

Pôvodné koľaje je potrebné pre uvoľnenie staveniska zdemontovať.

Objekt demontáže železničného zvršku zahrňuje v sebe odstránenie všetkých jeho súčastí, ako samostatných koľají, tak aj výhybkových konštrukcií. Rozsah demontáže vyplýva z nutnosti zásahov novo navrhovaných úprav do jestvujúceho stavu koľajových vetvení v jednotlivých pracoviskách THÚ. Pri rozsahovo a objemovo väčších prácach na odťahovaní materiálu koľajového lôžka bude potrebné zriadiť medzidepóniu, z ktorej recyklovaný materiál bude možné spätne použiť. Materiál koľajového roštu (podvaly, koľajnice, upevňovadlá) bude odovzdaný správcovi pre ďalšie možné využitie, alebo bude zlikvidovaný ako kovový šrot.

Dopravná technológia

Počet železničných koľajových vozidiel (ŽKV) a ich štruktúra

Počet a štruktúra ŽKV v stredisku Žilina (r. 2014)

	Počet
Osobné vozne	150 (cca 22 aktívnych súprav)
Motorové, prípojné a vložené vozne	42 (15 aktívnych súprav)
Rušne	4

Výhľadový stav

V ďalších rokoch existuje predpoklad postupnej výmeny klasických osobných vozňov radených v Os vlakoch za ucelené elektrické jednotky bez výraznejšej zmeny celkového počtu ŽKV.

Návrh koľajového riešenia strediska

Popis lokality

Stredisko pre THÚ bude v priestore pôvodnej nevyužívanej zriadovacej stanice Žilina, zriadovacia stanica, po modernizácii Uzla Žilina v ŽST Žilina, obvod Žilina odbočka. Fyzické umiestnenie Strediska THÚ bude v priestore koľají súčasných koľají č. 6 – 42 ŽST Žilina, zriadovacia stanica. Vlakotvorné činnosti sa v zriadovacej stanici v súčasnosti nevykonávajú. Výkony boli prenesené do novovybudovanej zriadovacej stanice ŽST Žilina-Teplica. Koľajisko

sa v súčasnosti čiastočne využíva pre potreby vlečky SKD Intrans. Koľajisko strediska THU bude zapojené podľa vzájomného času realizácie predkladanej stavby a stavby „Uzol Žilina“ buď najprv do súčasného stavu koľajiska (predpokladaný scenár) a počas realizácie stavby „Uzol Žilina“ prebehnú potrebné stavebné a technické úpravy, alebo (nepredpokladaný, avšak možný scenár) bude Stredisko THU zapojené do výhľadového stavu ŽST Žilina. Návrh Strediska THU Žilina vyhovuje obidvom stavom ŽST Žilina.

Popis koľajového riešenia

Koľajové riešenie strediska je navrhnuté v jednom variante. Pre návrh kapacity koľajiska slúži celkový súčasný stav ŽKV. Priemerný počet súprav spracovaných v stredisku uvažovaný pre dimenzovanie koľajiska - 38 súprav (cca 150 ŽKV).

Koľajisko bude mať tieto hlavné časti :

- Vchodovo – odchodová skupina (VOS)
- koľajisko haly prevádzkového ošetrovania súprav (HPOS),
- fekálna koľaj (FK),
- koľaj so stabilným halovým umývačom (SHU),
- skupina koľají prevádzkového deponovania (SPD)
- koľaj zbrojenia PHM
- výťahové a objazdné koľaje

Vchodovo – odchodová skupina

Koľajisko vchodovo – odchodovej skupiny je umiestnené sériovo voči ostatným hlavným prvkom (HPOS, SHU, FK). Je vybavená trakčným vedením a inými technologickými zariadeniami (rozvody elektrickej energie vrátane elektrických predkurovacích zariadení, vody, stlačeného vzduchu).

Koľajisko HPOS

Koľajisko HPOS je situované na vonkajšej strane koľajiska. Má celkom 3 koľaje, priebežné, čiastočne s trakčným vedením, s príslušnými potrebnými výťahovými koľajami.

Fekálna koľaj

Fekálna koľaj je situovaná vedľa HPOS a je zapojená do oboch zhlaví. Na fekálnej koľaji bude vykonávané aj prevádzkové čistenie resp. veľké čistenie (pre tieto účely bude pozdĺž fekálnej koľaje situovaná zastrešená rampa prepojená s HPOS). Okrem tejto koľaje bude minimálne jedna koľaj v HPOS vybavená na vyprázdňovanie vákuových WC.

Koľaj s halovým umývačom

Koľaj pre SHU je situovaná vedľa fekálnej koľaje a je tiež zapojená do oboch zhlaví. Vybavená je lanovým posunovacím zariadením primeranej dĺžky.

Koľaj na zbrojenie PHM

Koľaj na zbrojenie ŽKV pohonnými hmotami je umiestnená vedľa obchádzacej koľaje. V druhej časti je umiestnená spevnená plocha na umiestnenie zdvíhacích zariadení.

Skupina prevádzkového deponovania

Koľajová skupina pre prevádzkového deponovanie súprav je umiestnená paralelne

Ostatné koľaje

Ostatné koľaje predstavuje objazdná koľaj a výtlačná koľaj. Ako výtlačná koľaj bude využívaná koľaj do vlečky Uhoľné sklady.

Kapacita a výkonnosť strediska

Kapacita koľajiska

Kapacita koľajiska je daná počtom vozňov resp. súprav ktoré je možné umiestniť na koľajisku bez narušenia prevádzky (predpis ŽSR d24, bod 84), to znamená že môžu byť obsadené všetky koľaje s výnimkou objazdných, spojovacích a výtlačných koľají.

Kapacita koľajových skupín :

- koľajisko HPOS	18 vozňov/ 5 súprav,
- fekálna koľaj	5 vozňov/ 1 súprava
- koľaj SHU	5 vozňov/ 1 súprava
- skupina prev. deponovania	40 vozňov/ 8 súprav
celkom	68 vozňov/15 súprav

Kapacita koľajiska strediska THÚ predstavuje cca 45 % z celkového výhľadového počtu vozňov (ŽKV) a 40 % z celkového počtu súprav pri uvažovaní reálneho spôsobu deponovania súprav. K základnému spôsobu deponovania je možné uvažovať s deponovaním posilových a záložných vozňov v stredných častiach koľají. Skupiny prevádzkového deponovania, čo však prinesie zvýšenie potrebu posunu a prevádzkové obmedzenia veľkého rozsahu, čo bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Ďalej časť vozňov bude odstavená v iných cieľových resp. východiskových železničných. Uvedená kalkulácia však predpokladá plné vyťaženie všetkých koľajových skupín a neumožňuje samotnú prevádzku Strediska THU. Z uvedeného vyplýva, že pre deponovanie a odstavovanie vozňov mimo strediska THÚ je potrebné rezervovať kapacitu pre cca 40 - 80 vozňov. V súčasnosti sú pre potreby odstavovania súprav využívané koľaje v železničnej stanici Žilina v celkovej dĺžke 2 952 m (cca 110 vozňov) a pre odstavovanie súprav sú využívané aj dopravné koľaje z ktorých vlaky odchádzajú resp. na ne vchádzajú (tzv. rajecké koľajisko). Táto kapacita nebude vo výhľadovom stave zachovaná vzhľadom na skutočnosť, že uzol Žilina bude modernizovaný so zmeneným dispozičným a funkčným riešením. Súčasťou modernizácie bude aj redukcia koľajových kapacít v súčasnosti využívaných v nákladnej doprave pre vlakovú činnosť v párnej skupine staničných koľají. Presné určenie funkcií jednotlivých koľají nie je v súčasnom období definované a bude prispôbované potrebám jednotlivých grafikonov, hlavne z pohľadu obsluhy vlečky KIA Motors, SKD Intrans, správkových vozňov z hlásení Integrovaného diagnostického systému a pod.

Výkonnosť strediska

Celková výkonnosť strediska je daná výkonnosťou obmedzujúceho zariadenia. Týmto zariadením je HPOS v ktorej bude vykonávaná prevažná časť činností THÚ:

- technická prehliadka,
- prevádzkové čistenie interiéru vrátane vyprázdnenia WC,
- plánované opravy a revízie,

- neplánované opravy bez odvesenia.

V HPOS bude denne spracovaných cca 150 vozňov (ŽKV).

Návrh koľajového riešenia je možné vyhodnotiť z hľadiska:

- spojenia s osobnou stanicou
- kapacity a výkonnosti
- rozsahu potrebného posunu
- možností rozvoja

Spojenie s osobnou stanicou

Stredisko THÚ bude koľajovo napojené s osobným obvodom ŽST Žilina cez bratislavské zhlavie stanice, cez koľaj č. 903. Stupeň obsadenia najvyťaženejšieho prvku zhlavia pre špičkové obdobie pri uvažovaných potrebách vrátane 4 jász posunu osobných súprav presahuje 80 %. Vzhľadom na túto hraničnú hodnotu priepustnej výkonnosti nebude požadovaná priepustná výkonnosť zhlavia, reprezentovaná dodatočnými posunmi cca 6 súprav, zaistená. V prípade poteby je možná záložná posunová cesta cez koľaj č. 900 a 304 ale hlavne bude využívané pristavenie a odsun súprav mimo špičkové obdobie využitím VOS a Skupiny prevádzkového deponovania.

Kapacita a výkonnosť

Stredisko THÚ Žilina bude regionálnym strediskom THÚ ZSSK. Výkony strediska budú realizované prevažne pre medziregionálnu, regionálnu a prímestskú dopravu. Kapacita koľajiska strediska THÚ je nedostatočná, stredisko nemá vlastné koľajisko pre krátkodobé odstavenie (čakanie na technicko-hygienickú údržbu, čakanie na pristavenie k nástupišti, odstavenie počas noci atď.) ani pre dlhodobjšie deponovanie (záložné vozne, posilové vozne a súpravy, správkové vozne). Tento problém je potrebné vyriešiť pri projekte modernizácie železničného uzla Žilina tak, aby bola zachovaná nadväznosť strediska THÚ, deponovacích koľají a koľají situovaných pri nástupištných hranách. Výkonnosť jednotlivých zariadení (najmä HPOS, SHU a fekálna koľaj) je navrhnutá tak, aby v nepretržitej prevádzke bola pre uvažovaný počet ŽKV a predpokladaný rozsah činností dostatočná.

Rozsah potrebného posunu

Významným kritériom efektivity návrhu koľajového riešenia strediska THÚ je rozsah potrebného posunu. Tento posun bude realizovaný v obvode osobnej stanice a v samotnom stredisku THÚ.

Posun realizovaný v obvode osobnej železničnej stanice:

- posun z titulu organizácie dopravy t.j. zmena nástupišťa, zmena v skladbe súprav počas dňa (zvyšovanie resp. znižovanie počtu ŽKV vo vlakoch z titulu optimálneho pokrytia požiadaviek cestujúcich, resp. zabezpečenie prechodu priamych vozňov medzi jednotlivými reláciami) - tento posun nesúvisí s činnosťou THÚ,
- posun medzi koľajovými skupinami (koľajisko s nástupištnými hranami, odstavné koľaje, koľaje strediska THÚ),
- jednotky závislej aj nezávislej trakcie budú posunované vlastnou silou, súpravy tvorené vozňami bežnej stavby budú posunované posunujúcou zálohou ŽST Žilina, vzhľadom na rozsah trakčného vedenia sa predpokladá využívanie elektrického rušňa.

Rozsah posunu v stredisku THÚ

Súpravy budú do strediska THÚ prestavované v rámci zabezpečeného staničného posunu. Ďalší pohyb súprav na koľajisku strediska THÚ bude formou nezabezpečeného posunu, ktorý bude

vykonávať posunujúca záloha strediska (navrhované personálne zloženie posunujúcej zálohy - rušňovodič, vedúci posunu a 1 posunovač). Jednotky závislej aj nezávislej trakcie budú posunované vlastnou silou, súpravy tvorené vozňami bežnej stavby budú posunované odporúčaným a predpokladaným elektrickým akumulátorovým posunovacím zariadením, v počte 2ks, so záložnou akumulátorovou sadou. Rozsah posunu v koľajisku strediska THÚ predstavuje posun medzi základnými zariadeniami t.j. VOS, Skupina prevádzkového deponovania, fekálna koľaj, HPOS a SHU.

Možnosti rozvoja

Možnosti rozvoja koľajiska sú výrazné obmedzené, je však možnosť doplnenia dodatočného pracoviska podľa budúcej potreby na jednostranne zapojenej koľaji.

Technológia prevádzky

Technologické postupy pre končiace resp. vychodiace vlaky

Technologické postupy pre končiace resp. vychodiace vlaky budú spracované v spolupráci s prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry (ŽSR) podľa vzoru „Spoločné technologické postupy ŽST Žilina a dopravcu ZSSK a.s.“. Vo výhlade odporúčame zabezpečovať posun so súpravami v obvode železničnej stanice vo vlastnej rézii t.j. vlastným rušňom a posunovačmi. Tento rušeň bude zabezpečovať presun súprav medzi osobnou stanicou Žilina a koľajiskom strediska THÚ, ale aj presun súprav po vykonaní potrebných činností THÚ z koľajiska strediska na odstavné koľaje v obvode železničnej stanice Žilina resp. z odstavných koľají k nástupištiam.

Technologické postupy pri THÚ

Súprava určená na vykonanie technicko-hygienickej údržby bude presunutá z koľaje osobnej stanice na fekálnu koľaj kde sa vykoná vyprázdnenie a vyčistenie WC a prevádzkové čistenie interiéru. Z fekálnej koľaje bude súprava presunutá do HPOS kde sa vykoná technická údržba - technická prehliadka, plánované opravy a revízie, neplánované opravy bez odvesenia. Ucelené jednotky môžu byť presunuté z vchodovo-odchodovej skupiny priamo do HPOS kde sa vykoná hygienická aj technická údržba. Z HPOS bude súprava presunutá buď do halového umývača kde sa vykoná čistenie vonkajšej časti, alebo priamo na odstavné koľaje v obvode železničnej stanice Žilina. Posun medzi jednotlivými koľajovými skupinami (zariadeniami) bude zabezpečovať posunujúca záloha. Pre zníženie rozsahu posunu posunujúcou zálohou (ktorá môže zabezpečovať posun v obvode osobnej stanice aj v stredisku THÚ) bude posun súpravy pri umývaní skriň t.j. cez halový umývač, vzhľadom na celkový čas umývania a technologické potreby s presne stanovenou rýchlosťou prejazdu súpravy zabezpečený samostatným zariadením - lanové posunovacie zariadenie s automatickým riadením.

HALA PREVÁDZKOVÉHO OŠETRENIA

Na pracovisku prevádzkového ošetrovania sa vykonávajú nasledovné úkony:

- doplnenie pitnej vody a hygienických potrieb,
- doplnenie stlačeného vzduchu do vzduchojemov,
- predkurovanie vozňov z predkurovacích stojanov, kontrola vykurovacieho systému,

- kontrola technického stavu vozidiel (brzdový systém, elektrické vybavenie vozňa včítane batérií, uzavretý systém sociálneho zariadenia, vodný systém, celková diagnostika vozňa, skúšky brzdového zariadenia v rozsahu tesnosti, citlivosti, druhovosti brzdenia a odbrzdovania a pod.),
- dobíjanie batérií,
- vykonanie bežných drobných opráv.

Niektoré z uvedených úkonov je možné v prípade potreby vykonať aj na pracovisku fekálnej koľaje (doplnenie vody, stlačeného vzduchu).

Hala POS je vybavená sociálnym zariadením pre zamestnancov, administratívnou časťou a skladoom pre potrebnú zásobu náhradných súčiastok a hygienických potrieb a bude obsluhovaný automatickým elektrickým zakladačom. V hale bude umiestnená akumulátorovňa, ktorá bude slúžiť na dobíjanie batérií vysokozdvížných vozíkov. Pre prípad úniku nebezpečných látok z batérií bude táto časť zaizolovaná, aby nedošlo k priesaku znečisťujúcich látok.

Výkony strediska prevádzkového ošetrovania sú rozdelené na:

- technickú údržbu (prehliadky, drobné opravy, revízie)
- hygienickú údržbu (čistenie)

V rámci strediska sa vybuduje viacúčelová hala pre prevádzkové ošetrovanie súprav (HPOS).

V uvedenom objekte haly sú riešené prevádzkové priestory pre požadované výkony administratívy, vlastnej haly s dielňou, skladovanie, stravovanie a technické vybavenie, ktoré budú zabezpečovať kompletný servis vyššieho štandardu v rámci regiónu a pokryje výkony pre všetky požadované kapacity železničných koľajových vozidiel osobnej dopravy objednané vo verejnom záujme.

Stredisko THÚ Žilina je zaradené do kategórie „B“, kde sa zohľadňuje pri riešení prevyšujúci charakter výkonov v regionálnej a medziregionálnej doprave.

Hala je navrhnutá ako jednotrakt dĺžky 170 m s rozponom 24,4 m. Na jednej strane haly je prístavba pre sklady a administratívu, dĺžky 138,4 m s rozponom 7 m. Nosný systém haly je oceľová rámová konštrukcia v module 6 m. Opláštenie haly je z ľahkých sendvičových panelov, podlaha je betónová. Založenie haly sa predpokladá do hĺbky 2m pod upravený terén. Hladina podzemnej vody bude jasná po zrealizovaní IGHP.

Počet podlaží:	1
Počet parkovísk:	22 miest
Výška budovy:	9,14 m
Zastavaná plocha:	5993 m ²

Služby v prevádzke:

Administratíva	211,66 m ²
Fekálna koľaj	1071 m ²
Hala a dielňa	4148 m ²
Hala umývača	876 m ²
Skladovanie	545 m ²
Stravovanie	132,55 m ²
Technické vybavenie	79,76 m ²
Celkový súčet:	6188 m ²

Do haly sú zaústené tri koľaje č. 105, 107 a 109, všetky sú priebežné v celej dĺžke haly. Slúžia pre prevádzkové ošetrovanie súprav.

Fekálna koľaj č.103 je situovaná vedľa haly HPOS a tiež je zapojená do obidvoch zhlaví. Na fekálnej koľaji č.103 bude vykonávané aj prevádzkové čistenie, resp. veľké čistenie. Okrem tejto koľaje bude minimálne jedna koľaj v HPOS vybavená na vyprázdňovanie vákuových WC.

Objekt bude napojený na el. energiu z prípojkovkej poistkovej skrine zainštalovanej v rámci rozvodov NN (SO 35). Z poistkovej skrine sa napojí hlavný rozvádzač v objekte a z neho následne podružné rozvádzače. Na fasáde bude umiestnený elektromerový rozvádzač.

V objekte sa zhotoví štandardná svetelná a zásuvková elektroinštalácia a inštalácia napájajúca technologické zariadenia. Z objektu bude zapojená ČOV, ktorá bude patriť k príslušnému SO. Taktiež sa napojí vonkajšie osvetlenie plôch okolo objektu.

Fekálna koľaj

Stavebná časť fekálnej koľaje pozostáva zo spevnenej betónovej plochy pôdorysných rozmeroch 6,30x170,00m a zastavanej ploche 1071 m².

Po obvode je spevnená plocha ohraničená betónovým múrikom a zvýšenou manipulačnou plochou pre činnosť dočisťovania okien a skrine vozidla.

Z hľadiska bezpečnosti rampa je po celej dĺžke z vonkajšej strany opatrená oceľovým zábradlím výšky 1100 mm.

Po pristavení koľajového vozidla na fekálnu koľaj budú hrubé nečistoty z podvozkov odstránené ručným vysokotlakovým čističom. Vo vozňoch bude prevedené prevádzkové čistenie interiéru (vynesenie odpadkov, vyčistenie podlahy a pod.). V prípade starších súprav bude voda z čistenia interiéru vyliata do WC a betónovým žľabom fekálnej koľaje odvedená do kanalizácie. V prípade novších súprav vybavených zásobníkmi WC budú tieto nádoby (objem 220, 255, 280 litrov) vyprázdnené mobilným prečerpávadlom do kanalizácie. Odčerpanie zásobníkov pri WC je možné vykonať aj na priľahlej koľaji umiestnenej v hale prevádzkového ošetrovania súprav.

Elektrické predkurovacie zariadenie (EPZ)

EPZ je dôležitou súčasťou pre kultúru cestovania nielen v zimnom období, ale aj pre osobné vozne s klimatizačným zariadením v letnom období a zároveň sú nevyhnutnou súčasťou pre napájanie odstavených železničných vagónov prepravujúcich mrazené výrobky.

Technológia EPZ (vstupná časť, transformátor a výstupná časť) je umiestnená v budove spravidla tvorenej kompaktným betónovým skeletom. Taktiež budú v hale POS, v ktorej sa budú vykonávať skúšky predkurovania a ostatné skúšky, pri ktorých je potrebné napájacie napätie 3kV DC, 3kV, 50Hz, resp. 1,5kV, 50Hz. Ovládanie vykurovacích stojanov je možné z ovládacích rozvádzačov. Pre návrh výkonu EPZ bolo počítané s predkurovaním s priemerným príkonom pre jeden vagón 48kW.

Kompresorovňa

Kompresorovňa slúži na zabezpečenie stlačeného vzduchu v priestore THU. Samotná kompresorová stanica bude umiestnená v prístavku Vedľa prístavku budú umiestnené dva

vzdušníky o objeme 6,3 m³ , ktoré budú slúžiť ako zásobníky stlačeného vzduchu a zamedzenia prípadných otrasov zo stlačeného vzduchu. Zo vzdušníka bude stlačený vzduch vedený potrubím a cez uzatváracie kohúty (prípadne ventily) a trojcestné odtakovacie kohúty bude vpustený do tlakových hadíc s opletom, ktoré budú ukončené rýchlospojkou slúžiacou na napojenie sa do brzdného systému súprav vozňov. Skrutkový kompresor bude poskytovať - pracovný tlak 9,5 až 10 bar.

STABILNÝ HALOVÝ UMÝVAČ

Stabilný halový umývač je navrhnutý ako jednotrakt dĺžky 72 m s rozponom 9,1 m. Na jednej strane haly je prístavba pre technológiu a administratívu, dĺžky 30 m s rozponom 5,9 m.

Počet podlaží:	1
Počet parkovísk:	1 miest
Výška budovy:	8,8 m
Zastavaná plocha:	876,25 m ²

Služby v prevádzke:

Administratíva	52,94 m ²
Hala umývača	675,51 m ²
Technológia	123,54 m ²
Celkový súčet	851,98 m ²

Stabilný halový umývač je určený na malé a veľké vonkajšie umývanie skriň osobných vozňov. Halové umývače majú oproti otvoreným umývačom výhodu celoročnej prevádzky.

Umývač je rozdelený na tri časti. V prvej časti sa vykonávajú prípravné úkony ako je kontrola zavretých dverí a okien a pod. V druhej časti sa vykonáva samotné umývanie skrine. V tretej časti dochádza k sušeniu skrine. V SHU sa vykonávajú dva základné rozsahy umývania: veľké a malé umývanie.

Malé umývanie – čistou vodou

Rýchlosť súpravy, ktorá prechádza cez SHU - 50 m/min

Spotreba vody na vozeň 200 l /vozeň (voda je po prečistení opätovne použitá na umývanie)

Veľké umývanie – pomocou roztoku čistiaceho prostriedku

Rýchlosť súpravy, ktorá prechádza cez SHU - 15 m/min

Spotreba vody na vozeň 400 - 1000 l /vozeň (voda je po prečistení opätovne použitá na umývanie)

Spotreba chemického roztoku 26 - 30 l /vozeň

Technologické zariadenie SHU: (v smere umývania):

- teplovzdušné clony
- umývacie zariadenie: vlhčiace brány, brány rotačných kief určených na nanášanie čistiaceho prostriedku, brány rotačných kief bočných a kief určených na mytie v prípade potreby čiel súprav, brány pre zmytie skriň čistou vodou, brány voskovania.
- teplovzdušné clony (voskovanie bude zrealizované až po vysušení súpravy opačným smerom)
- kanalizácia odvádzajúca vody do čistiarne odpadových vôd

Čelo haly – v bode 0 m (dĺžka haly 72m)

Teplovzdušné clony na vstupe - 1,5 m

Vlhčenie 6,5 m od čela vstupu

Nanášanie čistiacich prostriedkov 14,5 m od čela vstupu.

Zariadenie mytia – čistiacich kief 44,5 – 55 m od čela vstupu.

Brány zmytia čistou vodou 60 – 62 m od čela vstupu

Voskovanie - konzervovanie 65,5 m od čela vstupu

(voskovanie bude zrealizované až po vysušení súpravy opačným smerom)

Teplovzdušné clony na výstupe 70 - 72 m čela vstupu.

Vozidlá sú v umývači posúvané rušnom alebo posuvným zariadením, ktoré umožňuje posun súpravy v oboch smeroch. Posuvné zariadenie je tvorené posuvným vozíkom vlečeným nekonečným lanom a ovládaný ovládacím lanom.

Všetky vody z čistiaceho procesu SHU sú odvádzané do čistiarne odpadových vôd k prečisteniu a recyklácii vody. Vyčistená voda sa opätovne použije pri ďalšom čistiacom procese.

Technológia posunovacieho zariadenia

Zariadenie bude slúžiť pre posun súprav bez vlastného pohonu cez stabilný halový umývač ako alternatívne riešenie. Je schopné potiahnuť a ubrzdiť súpravu naložených vozňov, t. j. do celkovej hmotnosti súpravy 640 t pre priamu koľaj. Lanové posunovacie zariadenie tvoria základné celky: poháňacia stanica, vratná stanica a posunovací vozík, ktorý je ťahaný po samostatnej vnútornej koľaji pomocou nekonečného dopravného lana. Súčasťou tohto zariadenia je tiež jeho elektrovýzbroj a bezpečnostné prvky.

Základný popis práce zariadenia

- pracuje v ručnom režime to znamená, že obsluha zatláčaním tlačidiel na príslušnom ovládacom zariadení ovláda činnosť celého LPZ
- zabudované čidlá automaticky zabezpečujú činnosť bezpečnostných prvkov
- posun súpravy vozňov k manipulačnému miestu bude riadiť obsluha
- pred uvedením posunovacieho vozíka so súpravou vozňov do pohybu, musí obsluha potvrdiť, že je súprava odbrzdená

Technické parametre LPZ 30

- | | |
|-------------------------------|--|
| - ťažná sila | 30 kN |
| - max. hmotnosť súpravy | do 640 t |
| - rýchlosť posunu | 0,18 m/s, regulovaný rozbeh frekv. meničom |
| - presnosť zastavenia vozíka | do 0,4 m |
| - napätie | 3 x 400 V, 50Hz |
| - celkový príkon | do 15 - 20 kW |
| - technologická dĺžka k. | /max. 310m/ |
| - pracovný priestor k. | max. 290m |
| - navrhovaná dĺžka zariadenia | 207 m |

Vnútorná koľaj slúži na pojazd posunovacieho vozíka ťahaného lanom. Koľajnice vnútornej koľaje sú uchytené v pracovnom priestore dráhy posunovacieho vozíka pomocou podkladníc s rozchodom 1000 mm. Koľajnice sú uchytené na betónových podvaloch alebo na inej pevnej podkladovej konštrukcii. V parkovacej polohe sa vozík pohybuje po vodiacich lištách s dorazom. Vodiace lišty sú uchytené rovnako ako koľajnice vnútornej koľaje. Koľajnice sú vzájomne pospájané pomocou spojok a skrutiek. Pre vedenie lana v koľajisku slúžia podporné valčeky uchytené na betónových podvaloch a bočné kladky uchytené na vnútorných koľajniciach.

Technológia čistiarny odpadových vôd

- v súčinnosti SHU,
- ČOV s opätovným použitím prečistenej vody s kalovým odpadovým hospodárstvom,
- výkon 150 - 200 m³/24 hod s výstupným zahusťovacím zariadením kalu.

Fyzikálno–chemická flotačná čistiareň

Čistiareň priemyselných odpadových vôd slúži k plynulému čisteniu vôd obsahujúcich mechanické nečistoty, ropné látky (voľné i emulgované), saponáty a konzervačné vosky z umývania automobilov a inej techniky v autoservisoch, autoumyvárňach, dopravných strediskách priemyselných a poľnohospodárskych podnikov, armáde, stavebníctve a podobne., s dôrazom na prípady, kedy je obyčajné umývanie kombinované s odkonzervovaním nových vozidiel. Obdobne je tento typ čistiarny vhodný pre vody so silnými kontamináciami NEL pri umývaní opravovaných agregátov, motorov, prevodoviek a podobne.

Technické parametre

Typ (m ³ /hod)	10
D x Š x V	2200x1700x2600
Inštal.príkon (kW)	5,8 (6,3)
príkon (kW)	4,3 (4,8)
Zahusťovacie zariadenie	10 kW

Trakčné vedenie

V rámci výstavby strediska THÚ bude vybudované nové trakčné vedenie (25kV, 50 Hz).

Ochrana bude riešená nasledovne:

- ochrana pred dotykom živých častí vzdialenosťou a prekážkami
- ochrana pred dotykom neživých častí uzemnením (ukoľajnením)

Fekálna koľaj bude zatrolejovaná a vzhľadom na to, že je požiadavka prevádzkovateľa, aby bola táto koľaj pod prístreškom, je potrebné upraviť výšku prístrešku na požadovanú výšku – min. 30cm od živých častí trakčného vedenia.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie a rozoslanie správy o hodnotení

Navrhovanú činnosť – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina – podľa svojho charakteru nie je možné zaradiť podľa prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“). Navrhovateľ v zmysle § 20 ods. 1 písm. f)

zákona požiadal Ministerstvo životného prostredia SR o začatie posudzovania vplyvov na životné prostredie na podnet navrhovateľa s odôvodnením, že stavba bude spolufinancovaná z fondov Európskej únie, čo vyžaduje výsledok z posúdenia vplyvov. MŽP SR tejto žiadosti vyhovel a vydalo Rozsah hodnotenia č. 7052/2014-3.4/ml zo dňa 12.08.2014 s tým, že uvedená činnosť sa bude posudzovať. Na základe uvedeného rozhodnutia je Správa o hodnotení – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina - vypracovaná pre jeden variant navrhovanej činnosti ako aj nulový variant, tzn. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť REMING CONSULT, a.s., Bratislava, zodpovedný riešiteľ Mgr. Michaela Seifertová, v júli 2014 podľa § 31 zákona a rozsahom spĺňa požiadavky prílohy č. 11 zákona. Posudzovanie vplyvov predmetnej činnosti je uskutočnené v zmysle § 65d zákona podľa predpisov zákona účinných do 31. decembra 2014, nakoľko rozsah hodnotenia bol vydaný pred účinnosťou zmeny zákona č.314/2014 Z. z.

Navrhovateľ doručil správu o hodnotení podľa § 31 ods.4 zákona na MŽP SR. MŽP SR podľa § 33 ods.1 zaslalo správu o hodnotení všetkým dotknutým subjektom listom č. 7052/2014-3.4/ml zo dňa 14.11.2014 na zaujatie stanoviska. Stanoviská od dotknutých subjektov boli doručené na MŽP SR do 28.12.2014.

2. Zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR bezodkladne po obdržaní zverejnilo správu o hodnotení na svojej internetovej stránke <http://eia.enviroportal.sk/> v informačnej sekcii EIA/SEA.

Mesto Žilina ako dotknutá obec obdržalo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska listom MŽP SR doručeným dňa 21.11.2014. V lehote určenej zákonom dňa 25.11.2014 bola verejnosť o správe o hodnotení informovaná vyvesením oznamu na úradnú tabuľu mesta Žilina a na web stránke mesta Žilina, www.zilina.sk. Všeobecne zrozumiteľné zhrnutie bolo zverejnené spôsobom v mieste obvyklým. Správa o hodnotení bola prístupná verejnosti na Mestskom úrade v Žiline v dňoch 25.11.2014 – 29.12.2014.

Verejné prerokovanie správy o hodnotení sa konalo dňa 17.12.2014 o 14,00 hod. v malej zasadacej miestnosti Mestského úradu v Žiline na Námestí obetí komunizmu č. 1.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 17.12.2014 o 14,00 h. na Mestskom úrade v Žiline

(prezenčná listina je v časti Posudok a v archíve MŽP SR)

Prítomní: za Reming Consult, a.s. - Ing. Ondrej Podolec, za MSÚ ZA - Mgr. Martina Klamárová, za Dopravný úrad - ospravedlnili svoju neúčast', ostatní podľa prezenčnej listiny.

Prítomných za Mestský úrad Žilina privítala Mgr. Martina Klamárová a otvorila verejné prerokovanie navrhovanej činnosti.

Ing. Ondrej Podolec zodpovedný za technický návrh stavby oboznámil prítomných s procesom posudzovania.

Uviedol, že navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadneho chráneného územia ani jeho ochranného pásma a tiež sa nedotýka žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani pásma hygienickej

ochrany. Navrhovaná stavba nezasahuje územie patriace do sústavy chránených území NATURA 2000. Pozitívne vplyvy stavby sú jednak recyklácia znečisteného koľajového kameniva, recyklácia nefunkčnej infraštruktúry, vytvorenie kapacitných a technických predpokladov pre hygienickú údržbu zlepšenie pracovných podmienok bezpečnosti a komfortu zamestnancov a zlepšenie cestovného komfortu pre cestujúcich. Negatívne vplyvy posudzovanej činnosti sú, že vznikne nový stredný zdroj znečistenia ovzdušia – plynová kotolňa a pribudne hluková záťaž jednak počas výstavby a jednak počas prevádzky. Posudzované hodnoty určujúcej veličiny, ekvivalentnej hladiny A zvuku pre referenčný časový interval deň a večer, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THÚ stredisko Žilina, sú o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku danú platnou legislatívou. Z toho vyplýva, že hluková záťaž nie je problém.

Navrhovaná stavba je umiestnená na pozemkoch vo vlastníctve ŽSR, nie je potrebné vykupovať žiadny cudzí pozemok na tento účel, okrem vlastnej dohody so ŽSR o vysporiadaní a prevode majetku. Účel územia sa nezmení. Čo sa týka napojenia na infraštruktúru využíva sa v podstate existujúca infraštruktúra v území. Kanalizácia sa bude budovať nanovo, vzhľadom na to, že už existuje projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie pre stavbu Modernizácia železničného uzla Žilina, ktorej súčasťou bude aj vybudovanie novej kanalizácie. Nové bude čistenie odpadových vôd z umyvárne súprav a po vyčistení budú tieto vody vyústené do rieky Váh.

Diskusia:

Zo strany verejnosti neboli vznesené žiadne pripomienky.

Mgr. Martina Klamárová (mesto Žilina) poznamenala, že podľa ÚPN-M v platnom znení je stredisko THÚ situované na navrhovaných plochách občianskej vybavenosti, železničnej trate a plochách izolačnej zelene – mestského parku, ktoré mali vzniknúť odstránením pôvodného koľajiska zriaďovacej stanice. Situovanie strediska THÚ v posudzovanej lokalite je v rozpore s ÚPN-M Žilina, a preto je potrebné zosúladiť navrhovanú činnosť s platným územným plánom.

Ing. Ondrej Podolec (Reming Consult, a.s.) – vzhľadom na to, že v Žiline už nie je vhodné miesto na umiestnenie tejto stavby, preto je navrhovaná činnosť umiestnená na území bývalej zriaďovacej stanice.

Verejné prerokovanie ukončila Mgr. Martina Klamárová. Poďakovala prítomným za účasť.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

Na MŽP SR boli do 28.12.2014 podľa § 35 k predloženej správe o hodnotení zaslané stanoviská:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh (list č. 16930/2014/C360-SŽDD/73526, zo dňa 28.11.2014)

- nemá obsahové ani technické pripomienky a projekt plne podporuje.

Okresný úrad Žilina, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-ZA-OCDPK-2014/036910/2/BIL zo dňa 01.12.2014)

- z hľadiska svojich záujmov **nemá pripomienky** k umiestneniu stavby, nakoľko jej dopravné pripojenie uvažované na miestnu komunikáciu, nebude mať zásadnejší dosah na nadradenú sieť.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad (list č. 27409/2014-C342-SŽDD/74247 zo dňa 02.12.2014)

- nemá pripomienky,

- upozorňuje, že v územnom konaní spolupôsobí ako dotknutý orgán podľa ustanovení § 36 stavebného zákona,

- konštatuje, že ako špeciálny stavebný úrad stavieb dráh a stavieb na dráhe nevlastní ani neprevádzkuje žiadne dráhy, žiadne zariadenia ani nevykonáva žiadnu investičnú činnosť.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu (list č. 26771/2014/D402-ÚVHR/74648 zo dňa 03.12.2014)

- súhlasí s predloženou správou o hodnotení,

- konštatuje, že:

Z hľadiska ochrany verejného zdravia je v predloženej správe o hodnotení správne posúdený hluk ako jeden z negatívnych vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie a zdravie. Súčasťou dokumentácie správy o hodnotení je hluková štúdia - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina, ktorej spracovateľom je firma EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava. Na základe výpočtov a matematického modelovania boli stanovené predikčné hodnoty hluku v sledovanom území po realizácii navrhovanej činnosti, ktoré boli porovnané s prípustnými hodnotami podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V závere hlukovej štúdie sú odporúčania pre zapracovanie protihlukových opatrení v ďalšom štádiu spracovania projektovej dokumentácie (požiadavky na nepriezvučnosť obvodových plášťov budov, a na technicko-akustické parametre vzduchotechnického zariadenia, opлотenie areálu, ktoré na južnej strane bude mať funkciu protihlukovej steny) a taktiež odporúčania na zníženie nepriaznivých účinkov hluku na obyvateľstvo dotknutých území počas výstavby.

Z predloženej hlukovej štúdie vyplýva, že za predpokladu dodržania odporúčaní, samotná prevádzka a s ňou súvisiaca železničná a cestná doprava v areáli strediska THÚ nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekročovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov v referenčnom časovom intervale deň a večer a taktiež hluk zo železničnej a cestnej dopravy, ktorá súvisí s prevádzkou strediska THÚ nebude prekračovať najvyššie prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre hluk z pozemnej dopravy v referenčnom časovom intervale deň a večer v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z.z.

Podľa záverov hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti, po realizácii odporúčaných protihlukových opatrení navrhovaná činnosť nebude ohrozovať verejné zdravie.

Požaduje pred samotnou realizáciou stavby aktualizovať hodnotenie hlukovej záťaže.

Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-ZA-OSZP2/2014/037835/Gr zo dňa 05.12.2014)

- konštatuje, že:

- z hľadiska vplyvu na povrchové a podzemné vody nebude mať hodnotená činnosť významný vplyv na ich kvalitu, zákonné limity pre vypúšťanie odpadových vôd budú splnené. Možné vplyvy počas prevádzky budú eliminované opatreniami, ako napr. umiestnením odlučovača ropných látok na prečistenie odpadovej vody zo spevnených plôch, odlučovača tukov a čistiarne odpadových vôd na prečistenie odpadovej vody z čistiaceho procesu SHU,
- z hľadiska vplyvu na ovzdušie – negatívne vplyvy budú spôsobené predovšetkým výstavbou strediska, ktoré budú dočasného charakteru. Pôjde najmä o zvýšenú prašnosť vykonávaním zemných prác a zvýšený obsah emisií spaľovaním motorových palív nákladnými autami a stavebnými mechanizmami,
- hodnotená činnosť nebude meniť krajinnú scenériu v dotknutom území.
- požaduje dodržanie opatrení:
 - počas výstavby dodržať opatrenia na zabránenie úniku kontaminantov do prostredia. Mechanizmy a stroje musia byť udržiavané vo vyhovujúcom technickom stave a manipulácia s pohonnými hmotami bude realizovaná len na miestach na to určených,
 - zabezpečiť likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavbe podľa druhu odpadov v rámci platnej legislatívy,
 - pri prevádzke zabezpečiť kľzavosť výhybiek mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami alebo prípravkami na báze grafitov,
 - na svahy násypov vysadiť nízko rastúce kry, ktorých druhové zloženie bude konzultované s orgánmi ochrany prírody,
 - kropiť prašné plochy počas výstavby.

Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2014/037248-002/Hnl zo dňa 09.12.2014)

- konštatuje, že:

- z hľadiska vodoochránarských záujmov – Technológia stabilného umývača je určená na malé a veľké umývanie skriň osobných vozňov. Pri malom umývaní je spotreba vody 200 l/vozeň, u veľkého 400-1000 l/vozeň. Voda po prečistení v čistiarni priemyselných odpadových vôd bude opätovne využitá na umývanie. Predpokladaná spotreba vody počas prevádzky je $Q = 4677,165 \text{ m}^3/\text{rok}$, stredisko bude zásobované vodou z existujúcej vodovodnej siete. Časť vyčistených technologických vôd, ako aj splaškové odpadové vody budú odvádzané do areálovej splaškovej kanalizácie, ktorá je napojená na verejnú kanalizačnú sieť.

Pre zabezpečenie prečistenia zrážkových odpadových vôd bude v areáli prevádzky umiestnený odlučovač ropných látok, prečistené vody budú odvádzané do recipientu rieky Váh.

Z hľadiska vplyvu na povrchové a podzemné vody nebude mať hodnotená činnosť významný vplyv na ich kvalitu, zákonné limity pre vypúšťanie odpadových vôd budú splnené. Možné vplyvy počas prevádzky budú eliminované opatreniami, ako napr. umiestnením odlučovača ropných látok

na prečistenie odpadovej vody zo spevnených plôch, odlučovača tukov a čistiarne odpadových vôd na prečistenie odpadovej vody z čistiaceho procesu SHU.

- z hľadiska vplyvu na ovzdušie – Zdrojom tepla pre objekt bude centrálna elektrokotolňa, s tepelným výkonom 905 kW, ktorá bude kryť potrebu tepla pre vykurovanie, vzduchotechniku a prípravu teplej vody pre halu THU a halu SHU. Vykurovanie nie je zdrojom znečisťovania ovzdušia.

Pri výpadku dodávky elektrickej energie bude v prevádzke náhradný zdroj elektrickej energie – dieselový agregát s nominálnym výkonom 26,4 kW. Tento je malým zdrojom znečistenia ovzdušia.

Hodnotenou činnosťou nedôjde k zmene krajinskej scenérie dotknutého územia a nie sú dotknuté ani záujmy ochrany prírody a krajiny.

- z hľadiska odpadového hospodárstva bude s odpadmi nakladané v zmysle platnej legislatívy, za čo bude zodpovedať prevádzkovateľ strediska.

- konštatuje, že **nemá pripomienky** k navrhovanej činnosti a že toto stanovisko nenahrádza súhlasy v zmysle príslušných zákonov jednotlivých zložiek štátnej správy životného prostredia.

Žilinský samosprávny kraj, Odb. dopravy a regionálneho rozvoja (list č. 5940/2014/ODaRR-002 zo dňa 09.12.2014)

- konštatuje, že z hľadiska súladu s Územným plánom veľkého územného celku Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov **nemá pripomienky**,

- upozorňuje, že vzhľadom na miestny význam posudzovanej stavby je potrebné preveriť súlad s Územným plánom mesta Žilina.

Mesto Žilina (list č. 13028/2014-59186/2014-OŽP-KLM zo dňa 15.12.2014)

- konštatuje, že:

Navrhované stredisko THÚ je situované v severozápadnej časti Žiliny v priestore uvoľneného koľajiska po bývalej zriaďovacej stanici Nová Žilina, pričom samotný areál je vymedzený:

- zo severu navrhovanou trasou železničnej trate podľa dokumentácie „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ a v tejto dokumentácii navrhovanou železničnou zastávkou Nová Žilina s podchodom pre cestujúcich a verejnosť,

- zo západu navrhovaným nadjazdom v ŽST Nová Žilina, ktorý v budúcnosti preberie aj funkciu preložky cesty II/507 a v súbehu s ktorým je v ÚPN-M Žilina v platnom znení navrhovaný peší ťah,

- z juhu kontajnerovým prekladiskom INTRANS.

Podľa dokumentácie „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ - správa o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z - pôvodné koľajisko, ktoré prestalo slúžiť svojmu pôvodnému účelu „... investor sa rozhodol ho v rámci tejto stavby odstrániť. Vzhľadom na to, že sa jedná o hodnotné územie s veľkou plochou, tento počin bude pre mesto veľkým prínosom z pohľadu ďalšieho rozvoja mesta.“

V roku 2011 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline číslo 15/2012 dňa 20.02.2012 schválený Územný plán mesta Žilina, pričom jeho záväzné časti boli vyhlásené

všeobecne záväzným nariadením č. 1/2012; v 01/2013 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline číslo 90/2013 dňa 24.06.2013 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 1, ktorého záväzné časti boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením č. 9/2013 (ďalej len ÚPN-M Žilina v platnom znení).

Podľa platného ÚPN-M Žilina v platnom znení je stredisko THÚ situované na navrhovaných plochách občianskej vybavenosti (funkčná plocha 11.20.OV/02), železničnej trate (funkčná plocha 11.20.DŽ/01) a plochách izolačnej zelene – mestského parku (funkčná plocha 11.20.ZBI/05), ktoré mali vzniknúť odstránením pôvodného koľajiska zriaďovacej stanice. Situovanie strediska THÚ v posudzovanej lokalite je v rozpore ako s ÚPN-M v platnom znení, tak aj s dokumentáciou „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ – správa o hodnotení podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

V ÚPN-M v platnom znení je uvažované s premiestnením prevádzkovania kombinovanej dopravy z lokality prekladiska Nová Žilina do Terminálu intermodálnej prepravy v Tepličke nad Váhom. V predloženej správe sa priestory firmy INTRANS ponechávajú v pôvodnej polohe, čo je v rozpore s ÚPN-M v platnom znení, a preto nesúhlasí s ponechaním koľajiska kontajnerového prekladiska.

K otázke umiestnenia THÚ sa mesto Žilina vyjadrilo už v máji 2013, kedy odporučilo Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., Bratislava situovať THÚ v nákladnom obvode v Žiline – Košické zhlavie, t.j. v území juhozápadne od mimoúrovňovej križovatky Ľavobrežná – Na Horevaží na plochách jestvujúcej výroby a technickej vybavenosti, resp. umiestnenie areálu THÚ riešiť v rámci terminálu v Tepličke, kde bude zo Žiliny premiestnené aj technické zázemie a údržba železníc, čo je z pohľadu mesta a plánovaného rozvoja územia najvhodnejším riešením.

Predložený zámer situovania THÚ v lokalite Nová Žilina, vrátane akceptovania prekladiska kontajnerov INTRANS negujú koncepciu rozvoja tohto územia navrhnutú v ÚPN-M Žilina v platnom znení, a preto sa stotožňuje so závermi správy o hodnotení uvedenými v kap. IV., a to „Hodnotenú činnosť bude potrebné zosúladiť s územným plánom mesta Žilina“.

- požaduje:
- navrhovanú činnosť **zosúladiť s platným územným plánom mesta**,
- nakladať s odpadmi v súlade s platnou legislatívou v oblasti odpadového hospodárstva
- počas výstavby dôsledne realizovať stavebno-technické opatrenia s dôrazom na obmedzenie sekundárnej prašnosti, obmedzenie hluku a vibrácií a zabezpečenie čistenia stavebných mechanizmov pri opúšťaní areálu staveniska,
- dodržať všetky opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v správe o hodnotení v časti C, kapitola IV.
- konštatuje, že predmetné stanovisko nie je možné považovať za stanovisko mesta k ďalším stupňom projektovej dokumentácie.

Krajský pamiatkový úrad Žilina (list č. KPUZA-2014/20332-6/83666/VLA zo dňa 18.12.2014)

- konštatuje, že v rámci riešeného priestoru **neeviduje žiadnu archeologickú lokalitu**. Nie je však možné vylúčiť prezenciu náhodných nálezov,

- upozorňuje, že v zmysle stavebného zákona je v územných, resp. v zlúčených územných a stavebných konaniach dotknutým orgánom, resp. vždy príslušný orgán podľa § 30 ods. 4 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Okresný úrad Žilina, pozemkový a lesný odbor (list č. OU ZA-PLO 2014/037058-2/Sá zo dňa 18.12.2014)

- konštatuje, že z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon) **nemá námietky** k predloženému zámeru. Realizáciou zámeru nedôjde k trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy, nakoľko stredisko THÚ bude situované v priestore pôvodnej nevyužívanej zriaďovacej stanice Žilina.

V prípadoch dočasného odňatia poľnohospodárskej pôdy a použitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel je potrebné postupovať v zmysle cit. zákona, a to § 17 ods. 1, 6 a § 18 zákona.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok vypracovala podľa § 36 ods. 4, 6 a 7 zákona Ing. Miroslava Brogyányiová dňa 23.02.2015, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba pod číslom 322/2002 – OPV.

Posudok bol vypracovaný na základe správy o hodnotení, vlastných zisťovaní, obhliadky dotknutého územia a s prihliadnutím na doručené stanoviská a záznam z verejného prerokovania. Z priebehu posudzovania vyplynulo, že v porovnaní s nulovým variantom predstavuje navrhované riešenie – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina - optimálne riešenie, a to hlavne z hľadiska technicko-realizačných a socio-ekonomických kritérií.

Predložená správa o hodnotení je v posudku hodnotená kladne, je spracovaná na dobrej odbornej úrovni v zákonom predpísanom rozsahu a štruktúre. Správa o hodnotení obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia a dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti. Údaje v správe o hodnotení a návrh technického a technologického riešenia zohľadňujú výsledky akustického posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na dotknuté obyvateľstvo. Akustické posúdenie bolo vypracované odborníkmi samostatne pre navrhovanú činnosť a je prílohou správy o hodnotení. Nejasnosti, ktoré vyplynuli z priebehu posudzovania neovplyvnili celkové hodnotenie, ale budú rozpracované v ďalších stupňoch prípravy realizácie stavby. Pre výber optimálneho variantu bola použitá metóda hodnotenia vybraných kritérií špecifických pre danú stavbu a prostredie jej umiestnenia 9-miestnou stupnicou. Porovnávaný bol nulový variant a navrhované jednovariantné riešenie počas výstavby a počas prevádzky.

V posudku sú zhodnotené všetky došlé stanoviská od dotknutých subjektov a záznamu z verejného prerokovania. Žiadne stanovisko nebolo zamietavé. Za opodstatnené možno považovať obavy z hlukovej záťaže v dotknutom území. Pre zabránenie zhoršenia životného prostredia dotknutého

obyvateľstva z tohto dôvodu bude uskutočnený monitoring hluku pred a po uvedení stavby do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na hlukovú záťaž pre jej objektívne posúdenie. Podľa záverov monitoringu sa budú, v prípade zistenia nadlimitných hodnôt, realizovať sekundárne protihlukové opatrenia. Ďalšia opodstatnená pripomienka sa týkala potreby zosúladiť umiestnenie navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta Žilina.

Všetky pripomienky zo stanovísk a záznamu z verejného prerokovania sú zapracované v odporúčaných podmienkach pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

Autorka posudku **súhlasí** so závermi správy o hodnotení a odporúča realizovať navrhované riešenie – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina - s tým, že v ďalšej etape prípravy stavby je potrebné zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska a zrealizovať monitoring vybranej zložky životného prostredia pred výstavbou a po uvedení stavby do prevádzky.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

V správe o hodnotení boli posúdené negatívne aj pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti počas výstavby a prevádzky a nulový stav podľa rozsahu prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z.z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Za negatívne vplyvy zanedbateľné až málo významné sú považované vplyvy na hlukové pomery, kvalitu ovzdušia, vplyv na kvalitu a stav pôdy, podzemných a povrchových vôd a narušenie pohody života, a to hlavne počas výstavby. Za významné až veľmi významné pozitívne vplyvy sú považované vplyvy na technickú infraštruktúru a socio-ekonomické vplyvy ako vplyvy na bezpečnosť pri práci, vplyvy na kultúru cestovania železničnou dopravou a kapacitné možnosti a technické podmienky údržby koľajových vozidiel. Podľa došlých stanovísk k navrhovanej činnosti ako aj záverov správy o hodnotení sú s ohľadom na stupeň rozpracovanosti riešenia činnosti nejasnosti v oblasti hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo a potreba zosúladenia činnosti s územným plánom mesta Žilina.

Súčasný stav

Navrhovaná činnosť je situovaná v obvode železničného uzla Žilina, v priestore koľajiska pôvodnej dnes nevyužívanej zriaďovacej stanice na pozemku Železníc Slovenskej republiky medzi Bratislavskou ulicou a riekou Váh. Územie je rovinaté s pozdĺžnym sklonom do 2,5 promile, je silne antropogénne ovplyvnené, prevládajú prvky vytvorené človekom charakteru dopravných a priemyselných stavieb doplnené o náletovú zeleň s vysokým zastúpením ruderálnych druhov. Hodnotenú územie sa nachádza na území s prvým stupňom ochrany, ktorý platí všeobecne na území Slovenskej republiky.

V prípade, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala, stav by bol totožný so stavom, ktorý je v súčasnosti, čiže nultým variantom, a to z hľadiska plnenia cieľov Dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015 s následnými súvislosťami. Podľa platného územného plánu mesta Žilina by bola časť územia umiestnenia navrhovanej činnosti funkčne využitá ako občianska vybavenosť a izolačná zeleň. Koľajisko areálu opravovne vozňov, v ktorom sa toho času vykonáva THÚ osobných vozňov svojou kapacitou a najmä jeho vybavením absolútne nezodpovedá potrebám pre

technické opravy s údržbou a hygienickú údržbu s čistením. Železničná spoločnosť Slovensko a.s. nemá v tomto stredisku vlastný nehnuteľný majetok využívaný pre potreby THÚ. Vybavenie koľajiska technologickými celkami, t.j. hala prevádzkového ošetrovania vozňov, halový umývač pre celoročné umývanie skriň absentujú a vzhľadom na skutočnosť, že samotné koľajisko pre výkon THÚ neexistuje nie je predpoklad realizácie týchto zariadení na súčasnem koľajisku.

Vplyvy na obyvateľstvo

- počet obyvateľov ovplyvnených účinkami v dotknutých obciach

Najvýznamnejšie budú účinkami navrhovanej činnosti ovplyvnení obyvatelia najbližších obytných a rodinných domov. Najbližšia obytná zástavba sa nachádza na Bratislavskej ulici. Ide o viacpodlažné bytové domy. Pozitívne budú ovplyvnení aj zamestnanci stavebnej firmy realizujúcej zámer výstavby THÚ pracovnou príležitosťou a ich rodinní príslušníci, rovnako pozitívne budú ovplyvnení cestujúci vlakovkej dopravy zvýšenou kvalitou poskytovaných služieb.

- hluková záťaž

Počas výstavby strediska THÚ budú hlavnými zdrojmi hluku ťažké mechanizmy realizujúce zemné práce, stroje potrebné pri budovaní komunikácii a iných stavebných konštrukcií, prejazdy nákladných automobilov s materiálmi a pod. S prácami nevyhnutnými pri realizácii stavby bude súvisieť aj dočasne zvýšená hluková záťaž na okolité prostredie.

Počas prevádzky strediska THÚ budú zdrojom hluku nasledujúce aktivity:

- prejazdy a posuny vlakov
- prejazdy nákladných a osobných automobilov
- stabilný halový umývač
- stacionárne zdroje hluku objektov

Plánovaná stavba strediska THÚ je situovaná v obvode železničného uzla Žilina, v priestore koľajiska pôvodnej, dnes už nevyužívanej zriaďovacej stanice s názvom Žilina – zriaďovacia stanica. Plánovaná prevádzka strediska THÚ je 2-smenná. Situácia vo vonkajšom priestore záujmového územia bude posudzovaná v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Na základe výsledkov hlukovej štúdie (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/08-66-KE-Reming2, 08/2014) je možné konštatovať nasledovné:

- samotná prevádzka a s ňou súvisiaca železničná a cestná doprava v areáli THÚ nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov (priemyselné prevádzky a súvisiaca železničná a cestná doprava vo vnútri územia areálu sledovanej prevádzky) v referenčnom časovom intervale deň a večer (v referenčnom časovom intervale noc sa s činnosťou sledovanej prevádzky neuvažuje) v zmysle platnej legislatívy.

- hluk zo železničnej a cestnej dopravy, ktorý súvisí so sledovanou prevádzkou THU stredisko Žilina, nebude prekračovať prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre hluk z pozemnej dopravy v referenčnom časovom intervale deň a večer v zmysle platnej legislatívy (v referenčnom časovom intervale noc sa s činnosťou sledovanej prevádzky neuvažuje).

Posudzované hodnoty určujúcej veličiny, ekvivalentnej hladiny A zvuku pre referenčný časový interval deň a večer, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THU stredisko Žilina, sú o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku dané platnou legislatívou. Z uvedeného vyplýva, že činnosti súvisiace s prevádzkou sledovaného THU pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností a prevádzok v danom území, nemôžu spôsobiť zvýšenie hodnôt určujúcich veličín nad ich prípustné hodnoty dané platnou legislatívou pre jednotlivé druhy zdrojov zvuku. Predpokladom na splnenie vyššie uvedených záverov je potrebné dodržať podmienky stanovené na nepriezvučnosť obvodových plášťov budov HSU a HPOS a technicko-akustické parametre vzduchotechniky a technického zariadenia HSU uvedené v predmetnej hlukovej štúdii.

- zdravotné riziká

Rozhodujúcim vplyvom výstavby a prevádzky strediska technicko – hygienickej údržby je hluk. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejavovať pri dlhodobých expozíciách prekračujúcich povolený hygienický limit. Za účelom zistenia súčasného stavu a dopadov navrhovanej činnosti na akustické pomery hodnoteného územia bola vypracovaná hluková štúdia (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/08-66-KE-Reming2, 08/2014), ktorej výsledky sú zhodnotené v predchádzajúcej časti – hluková záťaž. Hluková štúdia preukázala, že prevádzka strediska THÚ nespôsobí prekročovanie hygienických limitov.

Počas výstavby bude negatívnym dočasným vplyvom zvýšená prašnosť a hlučnosť najmä pri realizácii zemných prác, ktorá naruší celkovú pohodu obyvateľstva v okolí staveniska. Uvedený vplyv je možné eliminovať najmä v suchom období kropením.

Počas prevádzky bude riešená ochrana zamestnancov pred zdravotnými rizikami na pracovisku. Zamestnávateľ je povinný dodržiavať ustanovenia zákona č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Konkrétne podmienky ochrany pred hlukom sú bližšie definované nariadením vlády SR č. 115/2006 Z.z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku.

Železnice Slovenskej republiky zároveň pravidelne vykonáva školenia bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci pre svojich zamestnancov a každého, kto bude vykonáva činnosť vo vyhradenom obvode.

-sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Počas výstavby strediska THÚ bude vytvorených množstvo nových pracovných príležitostí, z hľadiska zamestnanosti bude mať preto dočasne priaznivý účinok.

Počas prevádzky sa predpokladá priaznivý vplyv najmä na bezpečnosť a komfort zamestnancov. Stredisko THÚ bude vybavené modernými technológiami na údržbu vozňov, stabilný halový umývač bude zabezpečovať vonkajšie čistenie vozňov. Súčasná prevádzka pre výkon údržby a opravy železničných koľajových vozidiel a potrebný rozsah z perspektívy výhľadu na 10-15

rokov nezodpovedajú potrebám Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. Cieľom navrhovanej výstavby strediska pre výkon technicko-hygienickej údržby je optimalizovať rozmiestnenie prevádzok jednotlivých stredísk technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel na sieti ŽSR. Kapacitne a technologicky vybavené stredisko umožní vykonávať požadované úkony pri údržbe vozidiel na zodpovedajúcej úrovni. Realizáciou strediska sa zároveň zvýši kultúra cestovania po technickej i esteticko-hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu. Realizáciou sa vytvoria kapacitné predpoklady pre údržbu vozidiel súčasného ako aj výhľadového stavu koľajových vozidiel a tým aj predpoklad nárastu pracovných príležitostí. Z hľadiska zamestnanosti bude mať preto realizácia predmetnej stavby dočasne aj dlhodobu priaznivý účinok.

- narušenie pohody a kvality života

Narušenie pohody a kvality života sa predpokladá najmä v období výstavby, kedy bude dočasne zvýšený hluk a prašnosť prostredia spôsobená prejazdom ťažkých mechanizmov a prácami na železničnej trati.

V období prevádzky bude samotná stavba prínosom pre cestujúcich vo viacerých smeroch. Hygienická stanica umožní lepšie vyčistenie vlakových súprav, čím zvýši komfort a kultúru cestovania železničnou dopravou.

Posudzované hodnoty určujúcej veličiny v hlukovej štúdii (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/08-66-KE-Reming2, 08/2014) ekvivalentnej hladiny A zvuku pre referenčný časový interval deň a večer, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THU stredisko Žilina, sú o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku dané platnou legislatívou. Z uvedeného vyplýva, že činnosti súvisiace s prevádzkou sledovaného THU pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností a prevádzok v danom území, nemôžu spôsobiť zvýšenie hodnôt určujúcich veličín nad ich prípustné hodnoty dané platnou legislatívou pre jednotlivé druhy zdrojov zvuku.

-priateľnosť činnosti pre dotknuté obce

Priateľnosť navrhovanej činnosti pre dotknuté obce je možné hodnotiť v súčasnom štádiu poznania podľa predbežných konzultácií, ktoré boli uskutočnené s predstaviteľmi obcí a podľa platného územného plánu vrátane jeho doplnkov.

Mesto Žilina a jeho volení predstavitelia sa stavajú k navrhovanej činnosti priaznivo. Je predpoklad, že realizácia technicko-hygienického strediska pozitívne ovplyvní zamestnanosť.

Stredisko pre THÚ bude situované v priestore pôvodnej nevyužívanej zriaďovacej stanice Žilina. Realizáciou zámeru nedôjde k zmene funkčného využitia širšieho územia, navrhovaná stavba však nie je plne v súlade s územným plánom mesta Žilina, nachádza sa na rozmedzí plôch 11.20.DŽ/01 (doprava železničná) a 11.20.OV/02 (občianska vybavenosť) bude preto potrebné navrhovanú činnosť zosúladiť s územným plánom mesta Žilina.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické procesy

Navrhované koľajisko pracoviska THÚ Žilina uvažuje s jeho umiestnením v oblasti bývalej zriaďovacej stanice. Rozhodujúci vplyv na znečistenie horninového prostredia majú v súčasnosti

najmä činnosti súvisiace s prevádzkou železnice, ako aj činnosti blízkych priemyselných prevádzok na južnej strane.

Napojenie nového koľajiska bude z oboch strán. V rámci navrhovaného nového strediska pre výkon technicko – hygienickej údržby bude vybudovaná Vchodovo – odchodová skupina koľají, nová Hala prevádzkového ošetrovania súprav (HPOS) so sociálno-prevádzkovou časťou, vedľa ktorej bude v prístavbe umiestnená Fekálna koľaj. V hale prevádzkového ošetrovania súprav budú 3 koľaje, sociálne zázemie pre zamestnancov. Ďalej bude vybudovaný Stabilný halový umývač (SHU) so sociálno-prevádzkovou časťou. Ostatné koľaje predstavuje objazdná výtlačná koľaj.

Základné objemové ukazovatele:

objem násypov	34 454 m ³
objem výkopov	39 000 m ³
demontáž železničného zvršku	13 860 m

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zlepšeniu súčasného stavu použitím moderných technológií čistenia odpadových vôd, prevádzkového ošetrovania výhybiek a odstránením materiálu pôvodného koľajového lôžka.

Hodnotené územie neprichádza do kontaktu so žiadnym chráneným ložiskovým územím, ložiskom nerastov ani ložiskom s dobývacím priestorom.

Ako málo pravdepodobný negatívny vplyv sa môže vyskytnúť riziko kontaminácie geologického prostredia haváriou stavebného mechanizmu resp. dopravných prostriedkov.

Vplyvy na klimatické pomery

V období výstavby a aj prevádzky strediska THÚ sa nepredpokladajú vplyvy na miestnu klímu. Pri realizácii činnosti dôjde k zvýšeniu zastavanej plochy priamo dotknutého územia o plochu haly prevádzkového ošetrovania vlakov cca 5993 m² a objektu stabilného halového umývača cca 851,98 m² ako zvýšenie zastavanej plochy novými parkovacími miestami. V dôsledku tohto javu dôjde k zvýšenému výparu vody z územia. Tento vplyv však vzhľadom na lokálne podmienky nebude výrazný.

Vplyv navrhovanej stavby na klimatické pomery sa nepredpokladá. V lokálnej miere bude mať realizácia stavby vplyv na mikroklimatické podmienky (zmena výparu, albedo – činiteľ odrazu a pod.).

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby dôjde k dočasnému negatívnemu pôsobeniu na ovzdušie, kedy bude vykonávaním zemných prác zvýšená prašnosť prostredia. K dočasnému vplyvu na ovzdušie možno tiež priradiť spaľovanie motorových palív nákladnými autami a ťažkými stavebnými mechanizmami. Tieto vplyvy však patria k bežným krátkodobým vplyvom spojených s výstavbou.

Počas prevádzky STHÚ budú mobilnými zdrojmi znečistenia ovzdušia emisie produkované nákladnými automobilmi doplnujúcimi materiál na drobné opravy, osobné vozidlá slúžiace zamestnancom na dopravu do zamestnania a rušne určené na posunovanie vlakových súprav. Tento vplyv nebude významný a bude lokalizovaný do trasy pohybu vozidiel a jej úzkeho okolia. Prekročenie limitných hodnôt sa vzhľadom na nízke intenzity dopravy nepredpokladá. Spôsob

vykurovania objektov je navrhovaný elektricky resp. elektrokotolňami, z uvedeného dôvodu nebudú zdrojom znečistenia emisie zo spaľovania zemného plynu.

Vplyvy na vodné pomery

- vplyvy na podzemné a povrchové vody

Počas výstavby sa ako najväčšie riziko znečistenia povrchovej vody a podzemnej vody javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorej by došlo k úniku látok znečisťujúcich vodu. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

Počas prevádzky k opatreniam slúžiacim na ochranu podzemných vôd možno priradiť odlučovače ropných látok, ktoré budú prečisťovať odpadovú vodu zo spevnených plôch. Odpadovú vodu zo stravovacieho zariadenia bude prečisťovať odlučovač tukov. Odpadová voda z čistiaceho procesu stabilného halového umývača bude prečisťovaná v čistiarni odpadových vôd. Vypúšťané odpadové vody budú spĺňať kvalitatívne parametre stanovené predpismi na ochranu vôd.

V rámci prípravy projektovej dokumentácie bude vypracovaný podrobný geologický prieskum, v rámci ktorého bude zisťovaná miera znečistenia kameniva koľajového lôžka, podložia a kvalita podzemnej vody. Na základe výsledkov prieskumu bude navrhnutý spôsob nakladania so železničným kamenivom a znečistenou zeminou.

V prípade realizácie hodnotenej činnosti bude kľzavosť výhybiek zabezpečená mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami, alebo prípravkami na báze grafitov.

V blízkosti predpokladaného staveniska preteká vodohospodársky významný vodný tok Slatina. Do toku budú odvedené výlučne zrážkové vody zo striech objektov. Nepredpokladá sa negatívny vplyv na povrchové vody.

Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom realizácie stavby na pôdu bude záber pôdy. Predpokladaný rozsah trvalého záberu pôdy:

Zastavaná plocha (celý pozemok):	65387 m ²
z toho objekty:	
Hala POS (všetky prevádzky)	5185 m ²
Halový umývač (všetky prevádzky)	876 m ²
Fekálna koľaj	1090 m ²
Spevnené plochy a komunikácie v areáli	6451 m ²

Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy sa v mieste lokalizácie výstavby strediska THÚ nevyskytuje, nakoľko sa využíva len plocha výmery ostatná, ktorej právnym vlastníkom sú Železnice Slovenskej republiky. Dočasný záber pôdy sa predpokladá pri počas výstavby.

Dočasný záber pôdy je potrebný v období realizácie výstavby. Zahrňuje napr. dočasné medzidepónie, manipulačné plochy a skládkové plochy materiálu. Nároky na dočasné zábery pôdy budú spresnené v projekte stavby pre územné rozhodnutie.

Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie pôd javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

V priebehu výstavby bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov, čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.

Počas prevádzky sa nepredpokladajú negatívne vplyvy na pôdu.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

- vplyvy na faunu

Počas výstavby bude na živočíšstvo vplývať hlavne zvýšená hlučnosť zo stavebných mechanizmov. Najvýznamnejším vplyvom je priamy záber antropogénneho biotopu.

Počas prevádzky sa predpokladajú vplyvy na živočíšstvo len nepriame a nevýznamné, ako je zvýšená hlučnosť a produkcia emisií v okolí strediska. Vzhľadom na charakter okolia navrhovanej činnosti a prítomnosť fauny v území nie je tento vplyv významný.

- priama mortalita fauny

Posudzovaný úsek trate a samotná stavba strediska nezasahuje priamo či v okolí do migračných koridorov zveri ani neprechádza chránenými biotopmi. Riziko priamej mortality v dotknutom území je malé až zanedbateľné.

- degradácia kvality biotopov

Degradácia biotopov sa prejavuje v okolí trate aj v súčasnosti. Známy je z praxe efekt šírenia ruderalných a synantropných druhov rastlín v okolí trate a tým narušania krajiny pôvodných biotopov. V okolí posudzovanej trate a navrhovaného strediska sa nachádzajú len antropogénne ovplyvnené biotopy a nesúvislé synantropne ovplyvnené biotopy brehových porastov vodného toku Váh, ktoré sú premiešané s domácimi drevinami ako aj inváznymi druhmi. Vplyv na degradáciu biotopov je vzhľadom ku kvalite biotopov málo významný.

Na dotknutom území sa nenachádzajú ekologicky významné biotopy, resp. lokality zaujímavé z hľadiska ochrany prírody.

Výstavbou STHÚ a vybudovaním spevnených plôch budú zničené najmä biotopy vhodné pre existenciu drobných živočíchov ako je hmyz a drobné cicavce.

- fragmentácia krajiny

Rekonštrukcia trate nebude prispievať k fragmentácii krajiny, nakoľko využíva jestvujúcu trasu železničného koridoru a bývalej zriaďovacej stanice. Stredisko technicko-hygienickej údržby bude v území novým prvkom, plošne bude však nadväzovať na zastavanú časť mesta. Realizáciou nedôjde k fragmentácii krajiny. Pre migráciu živočíchov a ich výskyt nebude mať táto stavba zásadný vplyv a ovplyvní ju minimálne.

- vplyv na flóru a biotopy

Na dotknutom území sa nenachádzajú ekologicky významné biotopy, resp. lokality zaujímavé z hľadiska ochrany prírody.

Najvýznamnejším vplyvom na flóru bude najmä priama likvidácia ruderalnej vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami.

Stavba THU nezasahuje do vzrastlej drevinnej vegetácie, počas výstavby nedôjde k výrubu drevín a krov. V priestore THU a navrhovaných koľajísk sa nachádzajú len ruderalne trávnaté

spoločenstvá na ploche v súčasnosti nevyužívaných koľajísk bývalej zriaďovacej stanice, ktoré nepatria medzi vzácne ani chránené druhy biotopov.

Priame vplyvy na vegetáciu v období prevádzky sa nepredpokladajú.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Realizáciou posudzovanej činnosti dôjde k zmene štruktúry prvkov súčasnej krajiny. Plocha, ktorá je v súčasnosti nevyužívaná, bude zastavaná technickými objektmi ciest, spevnených plôch, koľajísk a budovou. Podiel antropogénneho zásahu sa zvýši, no nakoľko sa jedná o človekom už silne pozmenenú krajinu, tento vplyv nie je významný. Situovanie stredu do miesta lokalizácie bývalej zriaďovacej stanice vytvorí kompaktný areál.

Z hľadiska vplyvu na scenériu krajiny nebudú objekty THU (halový objekt, parkoviská, koľaje) vytvárať významnú vizuálnu bariéru, umiestnenie objektov významne neprevyšuje okolitú zástavbu v území. V lokalite sa nachádza kontajnerové prekladisko, ktoré tvorí v súčasnosti vizuálnu dominantu. Vplyvy na scenériu krajiny možno považovať ako málo významné.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

-vplyvy na veľkoplošné a maloplošné chránené územia

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadneho maloplošného ani veľkoplošného chráneného územia ani jeho ochranného pásma v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

-vplyvy na územia patriace do sústavy chránených území NATURA 2000

Navrhovaná stavba nie je v kolízii s územím patriacim do sústavy NATURA 2000 ani s územím navrhovaným na začlenenie do tejto sústavy. Nepredpokladajú sa negatívne vplyvy na tieto územia.

-vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti

Podľa zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách môže vláda na zabezpečenie ochrany vôd a jej trvalo udržateľného využívania územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd, vyhlásiť sa chránenú vodohospodársku oblasť. Dotknuté územie sa **priamo nedotýka žiadnej CHVO ani PHO.**

Nepredpokladajú sa vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti a ochranné pásma zdrojov vôd.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná stavba nezasahuje prvky územného systému ekologickej stability. Najbližšie sa nachádza vodný tok Váh. Nepredpokladá sa negatívny vplyv na sústavu.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Realizáciou navrhovanej činnosti sa predpokladajú nasledujúce vplyvy:

- vplyv na poľnohospodárstvo

Navrhovaná činnosť nezasahuje poľnohospodársky využívanú pôdu, nepredpokladá sa vplyv na poľnohospodárstvo.

- vplyv na priemysel

Vplyvy na priemysel budú najmä v etape výstavby, kedy sa pozitívne prejaví na sektore stavebníctva.

- vplyv na cestnú dopravu

Dopravné napojenie komplexu technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v Žiline bude zabezpečené napojením účelovej komunikácie komplexu na verejnú sieť miestnych komunikácií, ktoré sa napájajú na cestu I/18. Komplex je napojený priamo na miestnu komunikáciu stykovou križovatkou.

Prístup ku komplexu tvorí prístupová dvojpruhová obojsmerná komunikácia so šírkou spevnenia 5m s nespevnenými krajinami šírky 0,5 m ktoré budú spevnené štrkodrvinou. Komunikácia je navrhnutá pre min. rýchlosť 30km/h v šírkovom usporiadaní 6m v kategórii P 6/50. Na pohyb v priestore komplexu budú slúžiť betónové spevnené plochy v hrúbke 0,55 m, ktoré budú slúžiť aj pre parkovanie a státie.

Jediné dopravné napojenie bude z cesty I/18 cez sieť miestnych komunikácií. Navýšenie dopravy bude predstavovať 35 osobných a 15 nákladných automobilov v profile za 24h. Pomer smerov sa predpokladá cca 50% smer centrum a cca 50% opačný smer.

- vplyv na železničnú dopravu

Súčasná vyťaženosť odstavných koľají žel. vozidlami je 38 súprav/deň. Priemerný počet súprav spracovaných v stredisku uvažovaný pre dimenzovanie koľajiska je rovnako 38 súprav (cca 150 ŽKV).

Prevádzka strediska THÚ zároveň splní požiadavky technickej aj hygienickej údržby na požadovanej úrovni a zvýši kultúru cestovania v ošetrovaných vlakových súpravách.

- vplyv na obchod, služby a socio-ekonomické aktivity

Realizácia strediska THÚ bude mať pozitívny vplyv na rozvoj pracovných príležitostí v meste ako pre vyššie vzdelaných občanov, tak aj pre občanov s nižším vzdelaním.

Súčasný technický stav budov, kapacita odstavného koľajiska ako aj ostatnej doplnkovej infraštruktúry (inžinierske siete) z hľadiska zabezpečenia súčasného a výhľadového rozsahu THÚ je nedostatočný. Realizáciou strediska bude zároveň splnená podmienka pre dosiahnutie štandardu na výkon technicko – hygienickej údržby, čím sa zvýši kultúra cestovania po technickej i esteticko – hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

V lokalite plánovanej výstavby strediska THÚ sa nenachádza žiadna kultúrna pamiatka ani evidovaná archeologická lokalita.

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude ako jeden z dotknutých orgánov oslovený aj Krajský pamiatkový úrad SR, ktorého stanovisko je potrebné pre získanie územného resp. stavebného povolenia.

Nepredpokladá sa negatívny vplyv na objekty kultúrnej a historickej povahy.

Vplyvy na archeologické náleziská

V trase navrhovanej rekonštrukcie železničnej trate nie sú známe v súčasnosti evidované archeologické náleziská. V území nebol robený plošný prieskum, a preto je predpoklad že môžu byť objavené ďalšie dosiaľ neevidované archeologické lokality. Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezu podľa § 40 zákona č.49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v súlade s § 127 stavebného zákona (č. 50/1976

Zb.). V prípade nálezu predmetné lokality budú dôsledne zdokumentované a s nájdenými archeologickými artefaktmi bude naložené v súlade s platnou legislatívou.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Nakoľko nebol zistený zásah do územia paleontologického náleziska, resp. významnej geologickej lokality, nepredpokladá sa žiaden negatívny vplyv.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa vplyv na miestne tradície a iné hodnoty nehmotnej povahy.

Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Priestorové rozloženie predpokladaného zvýšenia negatívneho vplyvu plánovanej činnosti na okolie v území je dané technickým riešením strediska technicko-hygienickej údržby.

K najvýraznejším zásahom do prostredia dôjde počas výstavby trate, kedy bude dochádzať k poškodzovaniu prostredia najmä prejazdmi ťažkých mechanizmov, budovaním dočasných prístupových komunikácií. Vzniknuté technické prvky spôsobia počas výstavby zásah do krajiny i celkovej scenérie prostredia.

Počas prevádzky v porovnaní so súčasným stavom dôjde k vyššiemu zaťaženiu územia hlukom od vyššej frekvencie železničnej prepravy oproti súčasnému stavu územia, kedy je po presune zriaďovacej stanice nevyužívané. Celkovo sa však naplno prejaví pozitívne prínosy a vplyvy plánovanej strediska.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

Iné vplyvy

Iné vplyvy na životné prostredie ako sú vyššie uvedené sa nepredpokladajú.

Celkové hodnotenie vplyvov

Nulový variant

Pozitíva

- nulové investičné náklady,
- žiadny zásah do biotopu vytvoreného náletovými drevinami,
- žiadne negatívne vplyvy spojené s výstavbou,
- žiaden dočasný ani trvalý záber plôch,
- kvalita ovzdušia a hluková záťaž na miestne obyvateľstvo v blízkej obytnej zóne ostáva nezmenená,
- funkčné využitie územia v súlade s platným územným plánom mesta Žilina.

Negatíva

- stav so znečisteným kamenivom z pôvodného koľajového lôžka ostane nezmenený s rizikom negatívneho vplyvu na horninové prostredie a podzemné vody,

- spôsob údržby a čistenia železničných vozňov ostane nezmenený s tým, že komfort a bezpečnosť zamestnancov ako aj kapacitné možnosti sú v súčasnosti nedostatočné,
- nevytvorí sa predpoklad pre nárast pracovných príležitostí,
- kultúra cestovania železnicou ostane bez zmeny.

Jednovariantné riešenie

Pozitíva

- situovanie v obvode existujúcej železničnej stanice, mimo súvislej obytnej zóny,
- odstránenie znečisteného štrkového kameniva v areáli žel. stanice, jeho odvezenie na skládku nebezpečného odpadu – pozitívny vplyv na podzemné vody,
- recyklácia nefunkčnej infraštruktúry,
- kontrolované odvádzanie znečistených vôd kanalizáciou z priestoru strediska cez lapače ropných látok a zachytávače tukov,
- moderné prevádzkové ošetrovanie výhybiek,
- návrhom umiestnenia nezasahuje do území NATURA 2000 ani iných chránených lokalít a ani sa nepredpokladá ich ovplyvnenie,
- vytvoria sa kapacitné predpoklady pre údržbu súčasného aj výhľadového stavu koľajových vozidiel,
- nárast pracovných príležitostí,
- bezpečnosť a komfort zamestnancov vykonávajúcich údržbu vozňov,
- zvýši sa kultúra cestovania po technickej aj esteticko-hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu.

Negatíva

- investičná a materiálová náročnosť výstavby,
- počas výstavby zvýšená záťaž okolitého prostredia prašnosťou a hlukom,
- počas výstavby možnosť havárie ťažkých mechanizmov a v jeho dôsledku únik škodlivých látok s možnosťou znečistenia povrchových a podzemných vôd,
- dočasný záber plôch a s tým spojená možnosť devastácie pôdy,
- čiastočný nesúlad s platným územným plánom mesta Žilina,
- odstránením náletových drevín a vybudovaním spevnených plôch budú zničené biotopy vhodné pre existenciu drobných živočíchov.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Hodnotená činnosť **nezasahuje** žiadne územie sústavy NATURA 2000.

V širšom okolí sa nachádza územie európskeho významu SKUEV0256 Strážovské vrchy (6,2km juhozápadne od dotknutého územia) a SKUEV0667 Slnečné skaly (9km južne od lokality). Z chránených vtáčích území sa k dotknutému územiu najbližšie nachádza SKCHVU028 Strážovské vrchy (približne 6,2 km juhozápadne). Ostatné blízke chránené územia sústavy NATURA 2000 sú vo väčšej vzdialenosti ako 10 km od dotknutého územia.

ÚEV Strážovské vrchy

Identifikačný kód: SKUEV0256

Kraj: Trenčiansky

Rozloha: 29972,99 ha

Správca územia: CHKO Strážovské vrchy

Stupeň ochrany: 2, 4, 5 (podľa kat. územia)

Časová doba platnosti podmienok ochrany: od 1.1. do 31.12. každého roka. Odôvodnenie návrhu ochrany: Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Vápnomilné bukové lesy (9150), Javorovo–bukové horské lesy (9140), Lipovo–javorové sutinové lesy (9180), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Lužné vrbovotopoľové a jelšové lesy (91E0), Kyslomilné bukové lesy (9110), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Porasty borievky obyčajnej (5130), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Penovcové prameniská (7220), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázických substrátoch zväzu Alysso–Sedion albi (6110), a druhov európskeho významu: črievičník papučkový (*Cypripedium calceolus*), poniklec prostredný (*Pulsatilla subslavica*), prilbica tuhá moravská (*Aconitum firmum* subsp. *moravicum*), klinček lesklý (*Dianthus nitidus*), pimprlík močiarny (*Vertigo geyeri*), ohniváček veľký (*Lycaena dispar*), bystruška potočná (*Carabus variolosus*), fúzač alpský (*Rosalia alpina*), plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*), pimprlík mokradňový (*Vertigo angustior*), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*), netopier ostrouchý (*Myotis blythi*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), vydra riečna (*Lutra lutra*), vlk dravý (*Canis lupus*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), netopier brvitý (*Myotis emarginatus*), netopier veľkouchý (*Myotis bechsteini*), uchaňa čierna (*Barbastella barbastellus*) a podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*).

ÚEV Slnčné skaly

Identifikačný kód: SKUEV0667

Kraj: Žilinský

Rozloha: 88,14 ha

Správca územia: NP Malá Fatra

Biotopy, ktoré sú predmetom ochrany: 6190 Dealpínske travinnobylinné porasty, 8210 Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou, 8310 Nesprístupnené jaskynné útvary, 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy, 9150 Vápnomilné bukové lesy, 91Q0 Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy.

Druhy, ktoré sú predmetom ochrany:

uchaňa čierna (*Barbastella barbastellus*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), poniklec prostredný (*Pulsatilla subslavica*), podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*).

CHVÚ Strážovské vrchy

Identifikačný kód: SKCHVU013

Kraj: Trenčiansky

Rozloha: 58 673,08 ha

Správca územia: CHKO Strážovské vrchy

Územie je vyhlásené za chránené vtáčí územie na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola sťahovavého, výra skalného, žlny sivej, orla skalného, bociana čierneho, včelára lesného, tetra hlucháňa, kuvika kapcavého, lelka lesného, chriašťa poľného, d'atľa čierneho, d'atľa bieločrptého, jariabka hôrneho, penice jarabej, d'atľa prostredného, muchárika červenohrdlého, muchárika bieločrptého, strakoša červenochrptého, strakoša sivého, prepelice poľnej, krutihlava hnedého, pŕhl'aviara čiernohlavého, hrdličky poľnej, žltouchvosta lesného a muchára sivého a zabezpečenie podmienok na ich prežitia a rozmnožovania.

Navrhovaná stavba technicko – hygienickej údržby ŽKV neprichádza ani do styku s prvkami Regionálneho územného systému ekologickej stability (RÚSES) okresu Žilina ani jeho návrhom. Z vyhlásených prvkov miestneho ÚSES lokalita sa nachádza v susedstve pri miestnom biocentre Mbc12 Nábrehie Váhu, ústie Rajčianky.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane kumulatívnych a synergických, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Odporúča sa navrhované jednovariantné riešenie posudzované v správe o hodnotení – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutej obce, orgánov štátnej správy, verejnosti, verejného prerokovania správy o hodnotení, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúčajú pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

1. Zosúladiť navrhovanú činnosť s platným Územným plánom mesta Žilina – Zmeny a doplnky č. 1.
2. Vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby, ktorý určí trasy prevozov materiálov pre staveniskovú dopravu tak, aby sa v maximálnej miere uskutočňovala na železnici a aby sa realizovala na okolitých cestách iba v nevyhnutnom prípade.
3. Počas výstavby vylúčiť premávku stavebných mechanizmov v čase nočného pokoja.
4. Počas výstavby dodržiavať hranice záberu stavby, staveniská a skládky materiálov zriaďovať len na povolených miestach, určiť miesta manipulácie s pohonnými látkami, zabezpečiť dočasné oplotenie staveniska vo vytypovaných úsekoch.
5. V ďalšom procese prípravy stavby pri posudzovaní hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo dodržať zákon NR SR č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.
6. Na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku počas prevádzky realizovať protihlukové stavebnotechnické, technologické a organizačné opatrenia v zmysle záverov aktualizovaného Posúdenia hlukovej záťaže pre stavbu – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel, projektová príprava, stredisko Žilina – vypracovanej spoločnosťou EUROAKUSTIK, s.r.o., číslo ES-2014/08-66-KE-Reming2, autori Ing. Milan Kamenický a Ing. Peter Zaťko, 08/2014.
7. Uskutočniť monitoring hluku pred výstavbou a po uvedení do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na zvýšenú hlukovú záťaž pre objektívne posúdenie hlukovej záťaže.
8. V prípade preukázania zistenia nadlimitných hodnôt pri monitoringu hluku vo vybraných lokalitách uskutočnenom počas prevádzky, realizovať v daných lokalitách protihlukové opatrenia.
9. Osvetlenie areálu riešiť tak, aby nedochádzalo k nadmernej svetelnej emisii do okolia a oslňovaniu rušňovodičov.
10. V ďalšom procese prípravy projektovej dokumentácie vypracovať podrobný inžiniersko-geologický prieskum, v rámci ktorého bude zisťovaná vhodnosť podložia, znečistenie horninového prostredia, prípadný dopad na kvalitu podzemnej vody a navrhnutý spôsob odstránenia tohto znečistenia.
11. Zabezpečiť odľučovače ropných látok, ktoré budú prečisťovať odpadovú vodu zo spevnených plôch strediska THÚ s účinnosťou, ktorá zabezpečí, že koncentrácia ropných látok vo vypúšťaných odpadových vodách bude pod hodnotou 0,2 mg/l.

12. Zabezpečiť prečisťovanie odpadových vôd zo stravovacích zariadení strediska THÚ odlučovačmi tukov.
13. V ďalšom procese projektovej prípravy dodržať navrhované technické riešenie prečistenia technologických vôd v čističke odpadových vôd, ktorá zabezpečí chemické vyčistenie zaolejovaných technologických vôd z vonkajšieho umývania vlakových súprav.
14. Počas prevádzky zabezpečiť kĺzavosť výhybiek mazaním ekologicky odbúrateľnými prvkami.
15. V rámci prípravy územia v priestore budúceho staveniska odstrániť humóznú vrstvu a uskladniť ju na medziskládke.
16. Po ukončení stavebných prác zabezpečiť spätnú rekultiváciu násypov železničného telesa, dočasných záberov plôch slúžiacich počas výstavby na medzidepónie, dočasné skládky materiálu a manipulačné plochy a plôch narušených presunom ťažkých mechanizmov. Na týchto plochách zabezpečiť primerané sadové úpravy.
17. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie zabezpečiť diagnostiku ekologickej kvality materiálu odstraňovaného koľajového lôžka, v rámci ktorej bude zistená kvalita a množstvo materiálu, ktoré je možné po recyklácii opätovne použiť do železničného zvršku. S materiálom, ktorý bude diagnostikou ohodnotený ako kontaminovaný, narábať ako s nebezpečným odpadom v súlade s platnou legislatívou.
18. Konštrukčné prvky trakčného vedenia, ktoré sa umiestňujú na vrchole trakčných stožiarov a prvky samotného trakčného vedenia konštrukčne upraviť tak, aby nedochádzalo k usmrcovaniu vtákov.
19. V prípade nevyhnutného výrubu drevín zabezpečiť súhlas orgánu ochrany prírody a krajiny podľa § 47 ods. 3 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.
20. Ak pri zemných prácach dôjde k archeologickým alebo paleontologickým nálezom, spolupracovať s krajským pamiatkovým úradom a dodržať ustanovenia vyplývajúce zo zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované v súčinnosti s **Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvárom vedúceho hygienika rezortu** podľa § 37 ods. 1, 2 zákona na základe správy o hodnotení - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina, stanovísk účastníkov procesu posudzovania k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania a odborného posudku.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, odborníkov.

Verejnosť nemala žiadne pripomienky. V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení a v kapitole IV. tohto záverečného stanoviska.

Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať so zohľadnením odporúčaných podmienok pre ďalšiu etapu prípravy a realizácie.

Vyhodnotenie stanovísk a pripomienok z verejného prerokovania:

Celkovo bolo na MŽP SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia, Odbor environmentálneho posudzovania do dňa 28.12.2014 doručených 10 stanovísk od dotknutých subjektov. Dňa 17.12.2014 sa konalo verejné prerokovanie správy o hodnotení pre dotknuté mesto Žilina.

Žiadne stanovisko nebolo zamietavé.

Sedem stanovísk bolo súhlasných bez pripomienok. Niektoré len upozornili na potrebu dodržania platnej legislatívy v oblasti svojej pôsobnosti.

Tri stanoviská boli súhlasné s pripomienkami.

Pripomienky sa týkali ochrany pred hlukovou záťažou z hľadiska možného negatívneho vplyvu stavby na verejné zdravie a teda potreby aktualizovať hlukový štúdiu v súvislosti so skutočným vyhotovením stavby. Ďalšie pripomienky sa týkali ochrany povrchových a podzemných vôd, ovzdušia, dodržania platnej legislatívy pri likvidácii odpadov, používania moderného prevádzkového ošetrovania výhybiek, rekultivácie násypov svahov výsadbou zelene, dodržania všeobecných opatrení pri výstavbe na ochranu horninového prostredia a v správe o hodnotení navrhovaných opatrení.

Mesto Žilina poukázalo na nesúlad navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta. Vo svojom stanovisku v súvislosti s tým poukazuje aj na nesúlad so závermi dokumentácie inej navrhovanej činnosti „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“. Požaduje zosúladiť navrhovanú činnosť s platným územným plánom.

Na verejnom prerokovaní správy o hodnotení bola zástupcom mesta Žilina vznesená taktiež pripomienka k umiestneniu navrhovanej činnosti a potreby jeho zosúladenia s platným územným plánom mesta. Verejnosť nemala žiadne pripomienky.

Vyhodnotenie stanovísk:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh (list č. 16930/2014/C360-SŽDD/73526, zo dňa 28.11.2014)

- nemá obsahové ani technické pripomienky a projekt plne podporuje.

Okresný úrad Žilina, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-ZA-OCDPK-2014/036910/2/BIL zo dňa 01.12.2014)

- z hľadiska svojich záujmov **nemá pripomienky** k umiestneniu stavby, nakoľko jej dopravné pripojenie uvažované na miestnu komunikáciu, nebude mať zásadnejší dosah na nadržanú sieť.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad (list č. 27409/2014-C342-SŽDD/74247 zo dňa 02.12.2014)

- nemá pripomienky,

- upozorňuje, že v územnom konaní spolupôsobí ako dotknutý orgán podľa ustanovení § 36 stavebného zákona,
- konštatuje, že ako špeciálny stavebný úrad stavieb dráh a stavieb na dráhe nevlastní ani neprevádzkuje žiadne dráhy, žiadne zariadenia ani nevykonáva žiadnu investičnú činnosť.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu (list č. 26771/2014/D402-ÚVHR/74648 zo dňa 03.12.2014)

- súhlasí s predloženou správou o hodnotení,
- konštatuje, že:

Z hľadiska ochrany verejného zdravia je v predloženej správe o hodnotení správne posúdený hluk ako jeden z negatívnych vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie a zdravie. Súčasťou dokumentácie správy o hodnotení je hluková štúdia - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina, ktorej spracovateľom je firma EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava. V hlukovej štúdii sú popísané nové zdroje hluku (vnútorné aj vonkajšie), ktoré pribudnú v sledovanom území po realizácii navrhovanej činnosti. Zároveň sú v dokumente navrhnuté technické parametre použitej technológie a stavebných materiálov a tiež ďalšie odporúčania, ktoré zabezpečia, že hluk vo vonkajšom chránenom prostredí obytných budov sa nebude zvyšovať oproti súčasnému stavu. Na základe výpočtov a matematického modelovania boli stanovené predikčné hodnoty hluku v sledovanom území po realizácii navrhovanej činnosti, ktoré boli porovnané s prípustnými hodnotami podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V závere hlukovej štúdie sú odporúčania pre zapracovanie protihlukových opatrení v ďalšom štádiu spracovania projektovej dokumentácie (požiadavky na nepriezvučnosť obvodových plášťov budov a na technicko-akustické parametre vzduchotechnického zariadenia, opлотenie areálu, ktoré na južnej strane bude mať funkciu protihlukovej steny) a taktiež odporúčania na zníženie nepriaznivých účinkov hluku na obyvateľstvo dotknutých území počas výstavby.

Z predloženej hlukovej štúdie vyplýva, že za predpokladu dodržania odporúčaní, samotná prevádzka a s ňou súvisiaca železničná a cestná doprava v areáli strediska THÚ nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov v referenčnom časovom intervale deň a večer a taktiež hluk zo železničnej a cestnej dopravy, ktorá súvisí s prevádzkou strediska THÚ nebude prekračovať najvyššie prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre hluk z pozemnej dopravy v referenčnom časovom intervale deň a večer v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z.z.

Podľa záverov hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti, po realizácii odporúčaných protihlukových opatrení navrhovaná činnosť nebude ohrozovať verejné zdravie.

- požaduje pred samotnou realizáciou stavby aktualizovať hodnotenie hlukovej záťaže.

Akceptuje sa. V ďalšom procese projektovej prípravy a aj pre proces prevádzky je potrebné dodržať platnú legislatívu a súvisiace predpisy v oblasti ochrany, podpory a rozvoji verejného zdravia. Požiadavka je zahrnutá do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti a do návrhu monitoringu a poprojektovej analýzy.

Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP2/2014/037835/Gr zo dňa 05.12.2014)

- konštatuje, že:

- z hľadiska vplyvu na povrchové a podzemné vody nebude mať hodnotená činnosť významný vplyv na ich kvalitu, zákonné limity pre vypúšťanie odpadových vôd budú splnené. Možné vplyvy počas prevádzky budú eliminované opatreniami, ako napr. umiestnením odlučovača ropných látok na prečistenie odpadovej vody zo spevnených plôch, odlučovača tukov a čistiarne odpadových vôd na prečistenie odpadovej vody z čistiaceho procesu SHU.

- z hľadiska vplyvu na ovzdušie – negatívne vplyvy budú spôsobené predovšetkým výstavbou strediska, ktoré budú dočasného charakteru. Pôjde najmä o zvýšenú prašnosť vykonávaním zemných prác a zvýšený obsah emisií spaľovaním motorových palív nákladnými autami a stavebnými mechanizmami.

- hodnotená činnosť nebude meniť krajinnú scenériu v dotknutom území.

- požaduje dodržanie opatrení:

- počas výstavby dodržať opatrenia na zabránenie úniku kontaminantov do prostredia. Mechanizmy a stroje musia byť udržiavané vo vyhovujúcom technickom stave a manipulácia s pohonnými hmotami bude realizovaná len na miestach na to určených,

- zabezpečiť likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavbe podľa druhu odpadov v rámci platnej legislatívy,

- pri prevádzke zabezpečiť kľzavosť výhybiek mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami alebo prípravkami na báze grafitov,

- na svahy násypov vysadiť nízko rastúce kry, ktorých druhové zloženie bude konzultované s orgánmi ochrany prírody,

- kropiť prašné plochy počas výstavby.

Akceptuje sa. V správe o hodnotení sú v rámci návrhu opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie navrhnuté obdobné opatrenia pre proces výstavby a prevádzky. Požiadavka je zahrnutá do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2014/037248-002/Hnl zo dňa 09.12.2014)

- konštatuje, že:

- z hľadiska vodoochranských záujmov – Technológia stabilného umývača je určená na malé a veľké umývanie skrií osobných vozňov. Pri malom umývaní je spotreba vody 200 l/vozeň, u veľkého 400-1000 l/vozeň. Voda po prečistení v čistiarni priemyselných odpadových vôd bude opätovne využitá na umývanie. Predpokladaná spotreba vody počas prevádzky je $Q = 4677,165 \text{ m}^3/\text{rok}$, stredisko bude zásobované vodou z existujúcej vodovodnej siete. Časť vyčistených technologických vôd, ako aj splaškové odpadové vody budú odvádzané do areálovej splaškovej kanalizácie, ktorá je napojená na verejnú kanalizačnú sieť.

Pre zabezpečenie prečistenia zrážkových odpadových vôd bude v areáli prevádzky umiestnený odlučovač ropných látok, prečistené vody budú odvádzané do recipientu rieky Váh.

Z hľadiska vplyvu na povrchové a podzemné vody nebude mať hodnotená činnosť významný vplyv na ich kvalitu, zákonné limity pre vypúšťanie odpadových vôd budú splnené. Možné vplyvy počas prevádzky budú eliminované opatreniami, ako napr. umiestnením odlučovača ropných látok na prečistenie odpadovej vody zo spevnených plôch, odlučovača tukov a čistiarne odpadových vôd na prečistenie odpadovej vody z čistiaceho procesu SHU.

- z hľadiska vplyvu na ovzdušie – Zdrojom tepla pre objekt bude centrálna elektrokotolňa, s tepelným výkonom 905 kW, ktorá bude kryť potrebu tepla pre vykurovanie, vzduchotechniku a prípravu teplej vody pre halu THU a halu SHU. Vykurovanie nie je zdrojom znečisťovania ovzdušia.

Pri výpadku dodávky elektrickej energie bude v prevádzke náhradný zdroj elektrickej energie – dieselový agregát s nominálnym výkonom 26,4 kW. Tento je malým zdrojom znečistenia ovzdušia.

Hodnotenou činnosťou nedôjde k zmene krajinskej scenérie dotknutého územia a nie sú dotknuté ani záujmy ochrany prírody a krajiny.

- z hľadiska odpadového hospodárstva bude s odpadmi nakladané v zmysle platnej legislatívy, za čo bude zodpovedať prevádzkovateľ strediska.

- konštatuje, že nemá pripomienky k navrhovanej činnosti a že toto stanovisko nenahrádza súhlasy v zmysle príslušných zákonov jednotlivých zložiek štátnej správy životného prostredia.

Žilinský samosprávny kraj, Odb. dopravy a regionálneho rozvoja (list č. 5940/2014/ODaRR-002 zo dňa 09.12.2014)

- konštatuje, že z hľadiska súladu s Územným plánom veľkého územného celku Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov nemá pripomienky,

- upozorňuje, že vzhľadom na miestny význam posudzovanej stavby je potrebné preveriť súlad s Územným plánom mesta Žilina.

Mesto Žilina (list č. 13028/2014-59186/2014-OŽP-KLM zo dňa 15.12.2014)

- konštatuje, že:

Navrhované stredisko THÚ je situované v severozápadnej časti Žiliny v priestore uvoľneného koľajiska po bývalej zriaďovacej stanici Nová Žilina, pričom samotný areál je vymedzený:

- zo severu navrhovanou trasou železničnej trate podľa dokumentácie „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ a v tejto dokumentácii navrhovanou železničnou zastávkou Nová Žilina s podchodom pre cestujúcich a verejnosť,

- zo západu navrhovaným nadjazdom v ŽST Nová Žilina, ktorý v budúcnosti preberie aj funkciu preložky cesty II/507 a v súbehu s ktorým je v ÚPN-M Žilina v platnom znení navrhovaný peší ťah,

- z juhu kontajnerovým prekladiskom INTRANS.

Podľa dokumentácie „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ - správa o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. -

pôvodné koľajisko, ktoré prestalo slúžiť svojmu pôvodnému účelu „... investor sa rozhodol ho v rámci tejto stavby odstrániť. Vzhľadom na to, že sa jedná o hodnotné územie s veľkou plochou, tento počin bude pre mesto veľkým prínosom z pohľadu ďalšieho rozvoja mesta.“

V roku 2011 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline číslo 15/2012 dňa 20.02.2012 schválený Územný plán mesta Žilina, pričom jeho záväzné časti boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením č. 1/2012; v 01/2013 bol spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline číslo 90/2013 dňa 24.06.2013 schválený Územný plán mesta Žilina – Zmeny a doplnky číslo 1, ktorého záväzné časti boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením č. 9/2013 (ďalej len ÚPN-M Žilina v platnom znení).

Podľa platného ÚPN-M Žilina v platnom znení je stredisko THÚ situované na navrhovaných plochách občianskej vybavenosti (funkčná plocha 11.20.OV/02), železničnej trate (funkčná plocha 11.20.DŽ/01) a plochách izolačnej zelene – mestského parku (funkčná plocha 11.20.ZBI/05), ktoré mali vzniknúť odstránením pôvodného koľajiska zriaďovacej stanice. Situovanie strediska THÚ v posudzovanej lokalite je v rozpore ako s ÚPN-M v platnom znení, tak aj s dokumentáciou „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ – správa o hodnotení podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

V ÚPN-M v platnom znení je uvažované s premiestnením prevádzkovania kombinovanej dopravy z lokality prekladiska Nová Žilina do Terminálu intermodálnej prepravy v Tepličke nad Váhom. V predloženej správe sa priestory firmy INTRANS ponechávajú v pôvodnej polohe, čo je v rozpore s ÚPN-M v platnom znení, a preto nesúhlasí s ponechaním koľajiska kontajnerového prekladiska.

K otázke umiestnenia THÚ sa mesto Žilina vyjadrilo už v máji 2013, kedy odporučilo Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s., Bratislava situovať THÚ v nákladnom obvode v Žiline – Košické zhlavie, t.j. v území juhozápadne od mimoúrovňovej križovatky Ľavobrežná – Na Horevaží na plochách jestvujúcej výroby a technickej vybavenosti, resp. umiestnenie areálu THÚ riešiť v rámci terminálu v Tepličke, kde bude zo Žiliny premiestnené aj technické zázemie a údržba železníc, čo je z pohľadu mesta a plánovaného rozvoja územia najvhodnejším riešením.

Predložený zámer situovania THÚ v lokalite Nová Žilina, vrátane akceptovania prekladiska kontajnerov INTRANS negujú koncepciu rozvoja tohto územia navrhnutú v ÚPN-M Žilina v platnom znení, a preto sa stotožňuje so závermi správy o hodnotení uvedenými v kap. IV., a to „Hodnotenú činnosť bude potrebné zosúladiť s územným plánom mesta Žilina“.

- požaduje:

- navrhovanú činnosť zosúladiť s platným územným plánom mesta,
- nakladať s odpadmi v súlade s platnou legislatívou v oblasti odpadového hospodárstva
- počas výstavby dôsledne realizovať stavebno-technické opatrenia s dôrazom na obmedzenie sekundárnej prašnosti, obmedzenie hluku a vibrácií a zabezpečenie čistenia stavebných mechanizmov pri opúšťaní areálu staveniska,
- dodržať všetky opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v správe o hodnotení v časti C, kapitola IV.
- konštatuje, že predmetné stanovisko nie je možné považovať za stanovisko mesta k ďalším stupňom projektovej dokumentácie.

Akceptuje sa. Železničná stanica Žilina je súčasťou dôležitého železničného dopravného uzla v Slovenskej republike. V tomto uzle sa stretávajú koridory európskeho významu, a to č. V. v úseku vetvy A Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou a č. VI. v úseku Žilina – Čadca – Skalité – hranice s Poľskou republikou. V rámci železničného uzla Žilina prebieha aj iná navrhovaná činnosť navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky - „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“, na ktorú bolo Okresným úradom Žilina vydané záverečné stanovisko v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie dňa 24.10.2013.

Územný plán mesta Žilina (ÚPN-M), jeho záväzné časti, boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením mesta Žilina č. 4/2012. Zmeny a doplnky č. 1 územného plánu boli obstarané z dôvodov zámerov, ktoré boli rozpracované v čase dokončenia ÚPN-M a záväzné časti boli vyhlásené všeobecne záväzným nariadením mesta Žilina č. 9/2013.

Navrhované umiestnenie hodnotenej činnosti - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina - je v súlade s Koncepciou územného rozvoja Slovenska 2001 aj Územným plánom Žilinského samosprávneho kraja. Samotná činnosť je v súlade s Dopravnou politikou Slovenskej republiky do roku 2015. Umiestnenie navrhovanej činnosti podľa Územného plánu mesta Žilina – Zmeny a doplnky č. 1 sa nachádza na rozmedzí plôch s funkciou železničná doprava, občianska vybavenosť a izolačná zeleň.

Podľa záverov správy o hodnotení navrhovateľ si je vedomý nesúladu umiestnenia navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta Žilina, nakoľko v rámci územnoplánovacích opatrení v správe o hodnotení uvádza opatrenie potreby zosúladiť navrhovanú činnosť s platným územným plánom mesta Žilina.

Pripomienka k zosúladeniu navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta Žilina ako aj pripomienky týkajúce sa dodržania všeobecných opatrení pri výstavbe na ochranu ovzdušia a obmedzenie hluku a vibrácií, dodržania platnej legislatívy pri likvidácii odpadov a ďalších opatrení uvedených v správe o hodnotení na ochranu životného prostredia sa akceptujú a sú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Krajský pamiatkový úrad Žilina (list č. KPUZA-2014/20332-6/83666/VLA zo dňa 18.12.2014)

- konštatuje, že v rámci riešeného priestoru **neviduje žiadnu archeologickú lokalitu**. Nie je však možné vylúčiť prezenciu náhodných nálezov,
- upozorňuje, že v zmysle stavebného zákona je v územných, resp. v zlúčených územných a stavebných konaniach dotknutým orgánom, resp. vždy príslušný orgán podľa § 30 ods. 4 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Okresný úrad Žilina, pozemkový a lesný odbor (list č. OU ZA-PLO 2014/037058-2/Sá zo dňa 18.12.2014)

- konštatuje, že z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon) nemá námietky k predloženému zámeru.

Realizáciou zámeru nedôjde k trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy, nakoľko stredisko THÚ bude situované v priestore pôvodnej nevyužívanej zriaďovacej stanice Žilina.

V prípadoch dočasného odňatia poľnohospodárskej pôdy a použitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel je potrebné postupovať v zmysle cit. zákona, a to § 17 ods. 1, 6 a § 18 zákona.

Vyhodnotenie verejného prerokovania správy o hodnotení:

Úplné znenie záznamu z verejného prerokovania je uvedené v kapitole III. 3. tohto záverečného stanoviska.

Otázky na verejnom prerokovaní:

Zo strany verejnosti neboli vznesené žiadne pripomienky.

Mgr. Martina Klamárová (mesto Žilina) poznamenala, že podľa ÚPN-M v platnom znení je stredisko THÚ situované na navrhovaných plochách občianskej vybavenosti, železničnej trate a plochách izolačnej zelene – mestského parku, ktoré mali vzniknúť odstránením pôvodného koľajiska zriaďovacej stanice. Situovanie strediska THÚ v posudzovanej lokalite je v rozpore s ÚPN-M Žilina, a preto je potrebné zosúladiť navrhovanú činnosť s platným územným plánom.

Ing. Ondrej Podolec (Reming Consult, a.s.) – vzhľadom na to, že v Žiline už nie je vhodné miesto na umiestnenie tejto stavby, preto je navrhovaná činnosť umiestnená na území bývalej zriaďovacej stanice.

Zhodnotenie verejného prerokovania:

V zázname z verejného prerokovania je nesprávne uvedená informácia o vzniku nového stredného zdroja znečistenia ovzdušia vo forme plynovej kotolne. Podľa opisu technického riešenia navrhovanej činnosti v správe o hodnotení bude vykurovanie zabezpečené elektrokotlami.

Požiadavka zosúladenia umiestnenia navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta Žilina - Zmeny a doplnky č. 1 je akceptovaná a je zahrnutá do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Záver:

Predložená správa o hodnotení je vypracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon). Štruktúrou aj obsahom spĺňa správa o hodnotení podmienky prílohy č. 11 tohto zákona.

Navrhovaná činnosť je súčasťou šiestich navrhovaných servisných pracovísk technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v regiónoch Bratislava, Košice, Žilina, Nové Zámky, Zvolen a Humenné. Koncepcia rozmiestnenia prevádzok THÚ vychádza zo záverov uvedených vo výstupe dokumentácie *Analýza a komplexné posúdenie stredísk pre výkon technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel* (REMING CONSULT, a.s., Bratislava, 06/2011). Na základe výsledkov analýzy v jednotlivých regiónoch sa navrhuje efektívna sieť rozmiestnenia nových stredísk THÚ vo vhodnej lokalite príslušného regiónu, určených pre údržbu a opravy železničných koľajových vozidiel so zadefinovaním rozsahu opráv a hygieny s perspektívnym výhľadom na 10 – 15 rokov.

Vybavenie koľajiska technológiou, t.j. hala prevádzkového ošetrovania, halový umývač pre celoročné umývanie skríň absentujú a vzhľadom na skutočnosť, že samostatné koľajisko pre

výkon THÚ neexistuje, nie je predpoklad realizácie týchto zariadení na súčasnom koľajisku. Z uvedených dôvodov je súčasný rozsah koľajových kapacít pre výkon THÚ z hľadiska zabezpečenia výhľadového rozsahu THÚ neperspektívny. Preto bola definovaná nová lokalita na vybudovanie strediska THÚ, a to v obvode železničného uzla Žilina, v priestore koľajiska pôvodnej, dnes už nevyužívanej zriaďovacej stanice s názvom Žilina – zriaďovacia stanica. Celé stredisko THÚ sa nachádza na pozemku Železníc Slovenskej republiky. Koľajisko strediska bude zapojené na koľajisko železničnej stanice jednostranne do zhlavia osobnej stanice Žilina. Z hľadiska prevádzkovateľa osobnej dopravy je blízkosť strediska THÚ a osobnej stanice výhodná z prevádzkového aj ekonomického pohľadu. Blízkosť týchto zariadení zjednodušuje technologické postupy presunu súprav a znižuje aj náklady na tieto činnosti. Zosúladenie navrhovanej činnosti s platným územným plánom mesta je v navrhovaných opatreniach na zmiernenie negatívnych vplyvov na životné prostredie v správe o hodnotení.

Navrhovaná činnosť z dôvodu svojho umiestnenia nemá negatívny vplyv na zložky životného prostredia presahujúci štátne hranice Slovenskej republiky.

V zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa hodnotená činnosť nachádza na území s prvým stupňom ochrany, ktorý platí všeobecne na celom území Slovenskej republiky. Hodnotené územie sa priamo nedotýka žiadneho chráneného územia, nezasahuje do sústavy chránených území sústavy NATURA 2000 ani sa k nim nepribližuje. Predmetná stavba nezasahuje ani do biotopov národného a európskeho významu. Najbližšie chránené územia európskeho významu sa nachádzajú približne 6,2 km od dotknutého územia.

Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na niektoré zložky životného prostredia je uskutočnené na základe odborných štúdií, ktoré boli vypracované pre navrhovanú činnosť. Jedná sa o Geologickú štúdiu (CAD-ECO, s.r.o., 2011, nie je prílohou správy o hodnotení a o štúdiu Posúdenie hlukovej záťaže stavby - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Žilina (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, zodpovedný riešiteľ Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, 08/2014), ktorá je prílohou správy o hodnotení v plnom rozsahu. Dotknuté územie je vymedzené z hľadiska riešenia úloh komplexného environmentálneho posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti tak, aby vystihovalo územie postihované stavbou vplyvom, ktorý je dominantný, a to hlukom.

Je možné konštatovať, že v správe o hodnotení kolektív riešiteľov identifikoval všetky očakávané vplyvy činnosti na životné prostredie. Pre výber variantu riešenia navrhovanej činnosti bola použitá metóda multikriteriálneho hodnotenia. Za výrazne priaznivé vplyvy sú považované vplyvy na technickú infraštruktúru, na podzemné a povrchové vody a socio-ekonomické vplyvy ako vplyvy na bezpečnosť pri práci, vplyvy na kultúru cestovania železničnou dopravou a kapacitné možnosti a technické podmienky údržby koľajových vozidiel. Podľa záverov hlukovej štúdie, ktorá je súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti, po realizácii odporúčaných protihlukových opatrení navrhovaná činnosť nebude ohrozovať verejné zdravie. Pre zabránenie prípadného zhoršenia životného prostredia dotknutého obyvateľstva bude potrebné uskutočniť monitoring hluku pred výstavbou a po uvedení do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na zvýšenú hlukovú záťaž pre objektívne posúdenie hlukovej záťaže. Podľa záverov monitoringu hluku v prípade zistenia nadlimitných hodnôt sa budú realizovať v daných lokalitách protihlukové opatrenia. Realizáciou posudzovaného strediska THÚ sa vytvoria kapacitné a technické

predpoklady pre údržbu železničných vozidiel súčasného ako aj výhľadového stavu, čo predpokladá vyššiu úroveň cestovania železnicou a aj nárast pracovných príležitostí.

Zo stanovísk dotknutých orgánov a verejného prerokovania nevyplynuli zásadné pripomienky, ktorých zodpovedanie by vyžadovalo podrobnejšie rozpracovanie v rámci správy o hodnotení. Vplyvy v oblasti hlukovej záťaže obyvateľstva, ktoré vyvolávajú nejasnosti, budú v rámci projektovej prípravy stavby eliminované, prípadne minimalizované technickými a technologickými opatreniami v zmysle záverov posúdenia hlukovej záťaže a po uvedení stavby do prevádzky sledované s ohľadom na zdravie obyvateľstva. Pripomienky od dotknutých orgánov upozornili na potrebu dodržania ustanovení v zmysle platnej legislatívy v svojej oblasti pôsobnosti. V ďalšom procese prípravy stavby bude potrebné zosúladiť navrhovanú činnosť s platným územným plánom mesta Žilina. Navrhnuté opatrenia na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti sú realizovateľné, niektoré je potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy doriešiť. Realizácia stavby je prijateľná z hľadiska vplyvov na životné prostredie a jej realizáciou sa nepredpokladá zhoršenie životného prostredia dotknutého obyvateľstva. Navrhovaná činnosť nie je novou činnosťou v dotknutom území a komplexne s ostatnými navrhovanými strediskami THÚ je v súlade s dopravnou politikou Slovenskej republiky a jej cieľom je uspokojiť neustále narastajúce prepravné potreby cestujúcich v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.

Všetky pripomienky zo stanovísk a záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení boli vyhodnotené a ich závery sú zahrnuté v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Z priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z dôvodu jej umiestnenia vyplynula potreba monitorovania vybraných zložiek životného prostredia. Projekt monitoringu by mal sledovať pôsobenie vybraných vplyvov činnosti na sledovanú zložku životného prostredia a účinnosť zmierňujúcich opatrení.

Na základe identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti a s prihliadnutím na navrhnuté opatrenia na zmiernenie ich vplyvov sa navrhuje:

- monitoring vplyvu hluku na dotknuté obyvateľstvo pred výstavbou a po uvedení do prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu navrhovanej činnosti k najbližšej obytnej zóne.

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činností a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti nebola identifikovaná žiadna zainteresovaná verejnosť. Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

6.1

Platnosť tohto záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa vydania. Záverečné stanovisko stráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľa záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Bratislava

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Ministerstvo životného prostredia SR
RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 01. 04. 2015