OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI..... 2
I.1 Názov
I.2 Identifikačné číslo
I.3 Sídlo
I.4 Meno a priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa
I.5 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI..... 2

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI..... 3

III.1 Umiestnenie navrhovanej činnosti
III.2 Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy
III.3 Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité technológie
III.4 Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov
III.5 Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcej štátne hranice

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

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH 51

V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE 63

VI. PRÍLOHY 68
VI.1 Informácia či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona
VI.2 Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe
VI. 3 Výpis z katastra nehnuteľností
VI. 4 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

VII. DÁTUM SPRACOVANIA..... 68

VIII. MENO A PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA 69

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA..... 69

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I. 1. Názov:

Železnice Slovenskej republiky

I. 2. Identifikačné číslo organizácie:

IČO: 313 64 501
Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Po, vložka č. 312/B

I. 3. Sídlo:

Klemensova č. 8, 813 61 Bratislava

I. 4. Meno a priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:

Mgr. Martin Erdössy - generálny riaditeľ ŽSR

I. 5 . Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

Ing. Michal Surman, ŽSR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, tel.č.0911 988 461
Ing. Eva Gregová , SUDOP Košice, a. s., Žriedlová 1, 040 01 Košice, tel. 055/6221211

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

II.1 Názov

Nižná Myšľa - Ruskov, kompletná rekonštrukcia k.č.2,dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa

Navrhovaná zmena je situovaná na území Slovenskej republiky, na území Košického kraja v okrese Košice - okolie v polohe existujúcej železničnej trate v železničnom staničení 77,415 km - 84, 011km.
Navrhovaná zmena činnosti „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“ sa nachádza v šírej trati, na pozemkoch vo vlastníctve SR v správe ŽSR.

Predmetná zmena činnosti je navrhovaná v zmysle schváleného územného plánu zóny. Po zrealizovaní stavby nedôjde k zmene využitia územia. Navrhovaná zmena činnosti v max. miere dodržuje vymedzené územie areálu, navrhovaná stavba v max. miere rešpektuje

podzemné inžinierske siete ako sú rozvody ŽSR – diaľkový kábel, rozvod 6kV a káble zabzar a ostatné nachádzajúce sa v mieste stavby.
Priemyselné objekty sa v území stavby nenachádzajú.
Z uvedeného vyplýva, že v danej lokalite sa nachádza existujúca koľaj s potrebnou infraštruktúrou, ako je káblový rozvod NN, rozvody oznamovacej a zabezpečovacej techniky, rozvod 6 kV.

Na zastávke Bohdanovce a Vyšná Myšľa sa nachádza rozhlasové zariadenie. Z dôvodu rekonštrukcie nástupišťa pri koľaji č.2 bude nutná jeho úprava.

Rekonštrukciou koľaje č. 2, nástupíšť, priepustov a mostov dôjde k zlepšeniu parametrov dopravnej cesty, dynamiky jazdy a jej zrýchleniu, odstránia sa trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti. Na mostoch a priepustoch sa obnovou hydroizolácie chránia nosné konštrukcie pred účinkami dažďovej vody, dosiahne sa ich požadovaná funkčnosť a predĺži sa ich životnosť, opravia sa povrchy mostov a priepustov. Zrealizuje sa povrchová úprava zábradlia a opraví sa nevyhovujúce zábradlie. V prípade nevyhovujúceho šírkového usporiadania mostného objektu sa objekt rozšíri resp. prestavia prepotrebný žľab koľajového lôžka.

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III.1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI (kraj, okres, katastrálne územie, parcelné číslo)

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v nasledujúcich katastrálnych územiach dotknutých sídelných útvarov:

- **Blažice, Bohdanovce, Vyšná Myšľa, Nižná Myšľa.**

Predmetná rekonštrukcia bude realizovaná na parcelách:

Parcely :
kat. územie Ruskov: nie je dotknuté

kat. územie Blažice: KN-C371/1

kat. územie Bohdanovce: KN-C: 659/1

kat. územie Vyšná Myšľa: KN-C: 2426, 2393/2, 2392
KN-E: 1063 1064 1065 1069 1070 1073 1074 1077 1078 1083 1084 1089
1090 1298 1396 1399 1400 1403 1404 1407 1408 1409 1410 1411
1412 1413 1414 1415 1416 1417 1421 1420 2401/3 1477 1478 1479
1480 1481 1482

kat. územie Nižná Myšľa: KN-C: 700/18
KN-E: 1395 1396 1397 1398 1399 1400 3226 1401 1402 1403 1404

- **Charakter navrhovanej činnosti**

V dotknutej oblasti sa jedná o existujúcu činnosť, ktorú možno v zmysle prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zaradiť:
Oblasť: č. 13: Doprava a telekomunikácie
Rezortný orgán : Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Pol. č.	**Činnosť, objekty a zariadenia**	**Prahové hodnoty**	
		Časť A (povinné hodnotenie)	**Časť B (zisťovacie konanie)**
3	**Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných**	**Od 20 km**	**Od 5 km do 20 km**

Líniová stavba - rekonštrukcie železničnej trate v úseku Nižná Myšľa- Ruskov má dĺžku **6,596 km**, t. j. spadá pod časť B (zisťovacie konanie).

III. 2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY (záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinové a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky) a údajov o výstupoch (napríklad zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, vyvolané investície)

Súčasný stav
Dvojkoľajná Trať Nižná Myšľa – Ruskov je koridorová trať AGC, AGTC, OSŽD, PAN V, RFC9, TEN - T Z. Trať je kategórie I.a normálneho rozchodu. Trať je elektrifikovaná 3 kV a koľaj č. 2 je z roku 1955. Železničný zvršok je tvaru R65 na prevažne betónových podvaloch. Trať je v úseku 77,415 – 80,600 dvojkoľajná so súbežnou koľajou trate širokého rozchodu Maťovce – Haniska pri Košiciach ŠRT, ktorá má svoje vlastné staničenie 70,6 – 74,8.
V úseku km 80,600 – 84,011 je trať dvojkoľajná NRT.
Najstaršia časť trate (násypy a zárezy) bola vybudovaná pre koľaj č.1 (Uhorská severovýchodná železnica, 1873). Neskôr v 50 až 60-tych rokoch minulého sotoročia bola trať zdvojkoľajnená, násypy dvakrát rozširované, v 50-tych rokoch pre položenie 2. koľaje NR (Trať Družby, 1954), v 60-tych rokoch pre položenie koľaje ŠRT (1965).
Úsek širokorozchodnej trate (ŠRT) v km sa nachádza v medzistaničnom úseku, medzi Výh. Slančík ŠRT – Výh. Hornád ŠRT.

Obe trate sú elektrifikované.
Trať NRT je kategórie I.
Trať ŠRT je kategórie II., výsledné prepočítané prevádzkové zaťaženie koľaje ŠR je III. rádu.
V úseku sa nachádza 11 mostov a 5 priepustov.

Riešený úsek trate o dĺžke 6,596 km sa nachádza striedavo na násypoch alebo v zároze. Riešená stavba nebude meniť zárez ani násyp. Koľaj po rekonštrukcii ostáva v osi existujúcej koľaje.
Maximálna výška násypu je 7m.
Maximálna hĺbka zárezu je 6m.

Navrhovaný stav
V rámci sanácie podvalového podložia projekt rieši:

- smerovú a výškovú úpravu časti koľaje č.2 trate v km 77,415 – 84,011
- sanáciu železničného spodku v tomto úseku
- stavebné úpravy na mostoch a priepustoch v rozsahu revíznych správ
- rekonštrukcia nástupíšť pri koľaji č.2 v zastávkach Bohdanovce a Vyšná Myšľa
- Vybudovanie nových základov tých trakčných stĺpov v tomto úseku, ktoré sú v havarijnom stave a ktorých stabilita bude poškodená počas výkopových prác.
- Zriadenie nového ukoľajnenia, nových izolovaných stykov
- Úprava zab-zar zariadení.
- Vybudovanie nového osvetlenia na nových nástupištiach
- Obnovenie oplotenia v zastávke Bohdanovce medzi NRT a ŠRT.

Projektová dokumentácia bude riešiť sanáciu podvalového podložia včítane odvodnenia, rekonštrukciu mostov, priepustov, obnovu nástupíšť a objekty s tým súvisiace (úpravu trakčného vedenia, preložku kábla zab-zar, obnovu izolovaných stykov, osvetlenie.

Zdôvodnenie výberu staveniska
Úsek širokorozchodnej trate (ŠRT) v km 70,6 – 74,8 sa nachádza v medzistaničnom úseku, medzi Výh. Slančík ŠRT – Výh. Hornád ŠRT na spoločnom násypovom telese s dvomi koľajami normálneho rozchodu s vlastným staničením km 73,9 – 74,9.

Účelom stavby je sanácia železničného spodku na koľaji širokého rozchodu. Železničný spodok bude tvorený podkladnou vrstvou hrúbky 0,40 m zo štrkodrviny frakcie 0-63mm, v celkovom objeme cca 24,7 m3 , t. j. cca 51,87 ton.

Železničný zvršok bude tvaru 60E2 na betónových podvaloch s pružným upevnením. Nové štrkové lôžko bude z vyvretých hornín frakcie 32-63mm minimálnej hrúbky pod spodnou plochou podvalu 0,35 m.. Celková minimálna hrúbka štrkového lôžka bude 0,50 m, čo predstavuje 16,3 tis.m^3, t. j. 34,23 ton.

Vzhľadom na charakter stavby stavba bude realizovaná za plnej prevádzky z čiastočnými obmedzeniami z hľadiska dopravy. Výluky trakcie a časti koľají zhotoviteľ stavby prerokuje so zástupcami ŽSR.

Ochranné pásma
Pri realizácii stavby „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“ dôjde ku styku s viacerými ochrannými pásmami. Jednotlivé ochranné pásma sú zohľadnené v projektovom riešení stavby s tým, že možný zásah do ochranných pásiem bude bližšie popísaný v jednotlivých stavebných objektoch v PD.

Cestné ochranné pásmo

Cestné ochranné pásma sú určené na ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a premávky na nich mimo zastavané územia určeného na súvislé zastavovanie. Sú určené zákonom č.135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacími predpismi.
V mieste stavby sa nenachádza žiadne železničné priecestie. Nachádzajú sa tu 2 cestné nadjazdy a komunikácie križujúce železničnú trať popod železničné mosty.

Pre zabezpečenie stavebných úprav bude nutné vykonať nasledovné búracie a demolačné práce:

- búracie a demolačné práce riešené v SO 01 Železničný zvršok a SO 02 Železničný spodok sa nepredpokladajú. Odstráni za kamenivo koľajového lôžka a výkopová zemina.

- búracie a demolačné práce ostatných objektoch projektu v rámci prípravných prác:
    - demontáž starých trakčných stĺpov NRT,
    - demontáž zariadení na izolovaných stykoch, zab-zar,
    - iné.

Po ukončení výstavby predmetnej stavby sa vykoná likvidácia dočasných objektov oplotenia, skládky materiálu, odberných bodov emisií pre zariadenie staveniska.

Stavba je členená na nasledovné prevádzkové súbory (PS) a stavebné objekty (SO):

STAVEBNÉ OBJEKTY:

SO 01	Železničný spodok
SO 02	Železničný zvršok
SO 03	Zastávka Bohdanovce
SO 03.1	Nástupište v zast. Bohdanovce
SO 03.2	Prístrešok pre cestujúcich v zast. Bohdanovce
SO 03.3	Prístupové komunikácie v zast. Bohdanovce
SO 03.4	Vonkajšie osvetlenie v zast. Bohdanovce
SO 04	Zastávka Vyšná Myšľa
SO 04.1	Nástupište v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.2	Prístrešok pre cestujúcich v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.3	Prístupové komunikácie v zast. Vyšná Myšľa
SO 05	Mosty
SO 05.1	Most v km 77,631
SO 05.2	Most v km 78,157
SO 05.3	Most v km 78,820
SO 05.4	Most v km 79,245
SO 05.5	Most v km 79,580
SO 05.6	Most v km 79,687 - podchod
SO 05.7	Most v km 80,473
SO 05.8	Most v km 82,058
SO 05.9	Most v km 83,019
SO 05.10	Most v km 83,445

SO 05.11	Most v km 83,780
SO 06	Priepusty
SO 06.1	Priepust v km 78,566
SO 06.2	Priepust v km 81,080
SO 06.3	Priepust v km 81,614
SO 06.4	Priepust v km 82,600
SO 06.5	Priepust v km 82,807
SO 07	Ukoľajnenie
SO 08	Preložka a ochrana inžinierskych sietí

PREVÁDZKOVÉ SÚBORY:

PS 01	Úprava trakčného vedenia
PS 02	Zariadenia OZT

Technický popis jednotlivých PS a SO stavby podľa odborov

STAVEBNÉ OBJEKTY:

SO 01 Železničný zvršok

Rekonštrukcia železničného zvršku koľaje č. 2 bude v km 77,415 – km 84,011v celkovej dĺžke 6,596 km, materiálom novým, tvar železničného zvršku 60E2 na betónových podvaloch s pružným upevnením skrutkového typu v zmysle PL a predpisov ŽSR vzhľadom na smerové pomery.
Prípojné polia na drevených podvaloch budú navrhnuté pred výhybkou č. 22 v ŽST Ruskov a za výhybkou č. 2 v ŽST Nižná Myšľa. Mostnice budú navrhnuté na moste v km 83,445 (budú súčasťou mostného objektu) a drevené podvaly pred a za týmto mostom v oblasti poistných uholníkov a DZ. Dilatačné zariadenia pre most sa navrhnú nové.
Na mostoch bez presypávky s priebežným koľajovým lôžkom ako aj na úsekoch pred a za mostom bude navrhnuté zabudovanie podpodvalových podložiek.
Koľajové lôžko bude z vyvretých hornín frakcie 32/63 mm, v zmysle STN EN 13450 a predpisu ŽSR TS 3, s minimálnou hrúbkou koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalu 350 mm, na mostných objektoch v zmysle platných noriem a predpisov.
BK sa zriadi v celom úseku v zmysle predpisu ŽSR S3 – 2. Výhybky č. 2 v ŽST Nižná Myšľa aj výhybka č. 22 v ŽST Ruskov budú vovarené do BK.
Izolované styky v koľaji č.2 sa v celom úseku zriadia nové. Výmenu prívodných lán pre koľajové obvody v počte 22 ks FG 300/190 a 22 ks FG 300/420.
Výstroj trate sa vymení a doplní sa nová v zmysle predpisu Z10, príloha 8.

V celom úseku sa osadia zaisťovacie značky na trakčné podpery – týka sa to rekonštruovanej koľaje č.2.

SO 02 Železničný spodok

V súčasnosti je koľaj bez sanácie podvalového podložia. V určitých miestach dochádza k poklesom vplyvom nestabilného podložia. Odvodnenie je zabezpečené priekopami, ktoré na mnohých miestach neplnia účel, nakoľko sú značne zanesené a zarastené vegetáciou.

Navrhne sa obnova koľaje so sanáciou podvalového podložia. Typ podvalového podložia sa určí z inžiniersko – geologického prieskumu v rámci PD.
V rámci PD sa prečistia jestvujúce odvodňovacie zariadenia pri koľaji č.2, prípadne návrh nových a úpravu banketu v celom úseku.

SO 03 Zastávka Bohdanovce

Nástupište pri koľaji č. 2 je dĺžky 183 m (km 79,698 – km 79,881) je v súčasnosti typu Tischer, výška nástupnej hrany od spojnice temien koľajnicových pásov je 300 mm, vzdialenosť nástupnej hrany od osi koľaje č. 2 je 1750 mm.
Nástupište pri koľaji č.2 sa navrhne nové v súlade s platnou legislatívou. Výška nástupnej hrany bude 550 mm nad STKP a dĺžka v zmysle dopravnej technológie (200 m). Nástupište požadujeme s prístreškom pre cestujúcich vo vyhotovení antivandal s osvetlením a rekonštrukciou prístupových komunikácií na nástupište.
V rámci KR tohto nástupišťa sa vymení súčasný plot (stĺpiky a pletivo ako výplň) medzi koľajou normálneho a širokého rozchodu na plot betónový.

Vzhľadom na požadované úpravy v zastávke Bohdanovce sa SO 03 Zastávka Bohdanovce rozdelí na nasledujúce podobjekty:

SO 03.1 Nástupište v zast. Bohdanovce
SO 03.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Bohdanovce
SO 03.3 Prístupové komunikácie v zast. Bohdanovce
SO 03.4 Vonkajšie osvetlenie v zast. Bohdanovce
SO 03.5 Oplotenie

SO 04 Zastávka Vyšná Myšľa
Nástupište pri koľaji č. 2 je v súčasnosti dĺžky 227 m (km 81,790 – km 82,017), typu Tischer, výška nástupnej hrany od spojnice temien koľajnicových pásov 150 mm. Vzdialenosť nástupnej hrany od osi koľaje č. 2 je 1650 mm.
Na nástupišti pri koľaji č. 1 a 2 sa v súčasnosti realizuje výmena vonkajšieho osvetlenia (nové káblové vedenia, nové osvetľovacie sklápacie stožiare v počte 7 ks pri koľaji č. 2).

Nástupište pri koľaji č.2 sa navrhne nové, v súlade s platnou legislatívou. Výška nástupnej hrany bude 550 mm nad STKP a dĺžka sa skráti zo súčasnej dĺžky 227 m v zmysle dopravnej technológie (na dĺžku 200 m). Nástupište bude s prístreškom pre
cestujúcich vo vyhotovení antivandal s osvetlením. Navrhnutá bude rekonštrukcia prístupových komunikácií na nástupište.
Rekonštrukciu nástupišťa bude prispôsobená k novému vonkajšiemu osvetleniu a káblom uloženým v zemi.

Vzhľadom na požadované úpravy v zastávke Bohdanovce SO 04 Zastávka Vyšná Myšľa sa rozdelí na nasledujúce podobjekty:

SO 04.1 Nástupište v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.2 Prístrešok pre cestujúcich v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.3 Prístupové komunikácie v zast. Vyšná Myšľa

SO 05 Mosty
V riešenom úseku trate sa nachádza 11 mostov.

Každý most bude riešený v samostatnom SO.
Stavba sa týka rekonštrukcie koľaje č.2, jedná sa však o dvojkoľajnú železničnú trať v časti v súbehu s koľajou širokorozchodnej trate (ŠRT). Oprava závad na mostoch podľa revíznych správ sa bude posudzovať pre každý most samostatne a rozsah bude upresnený v ďalšom stupni PD.

SO 05.1 Most v km 77,631
Dvojkoľajný klenbový most premosťuje vodný tok. Prechádza popod ŠRT na doskový prefabrikovaný. Pod k. č. 1 je klenba kamenná, pozostávajúca z troch častí, pod k. č. 2 je klenba betónová. Výška presypávky je cca 4 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, ošetrenie povrchov mosta a odstránenie závad z revíznej správy.

SO 05.2 Most v km 78,157
Dvojkoľajný klenbový most je s priebežným koľajovým lôžkom a premosťuje vodný tok.
Dĺžka premostenia je 3,00 m. Pod k. č. 1 je klenba kamenná, pod k. č. 2 je klenba betónová. Koľajnice tv. R65 a tv. S49 na koľaji č. 1. Koľaj je smerovo vedená v priamej. Presypávka nad parapetom je 30 cm. Klenbový most je prepojený dvoj rúrovým priepustom pod ŠRT.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou zabudovania izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti v klenbe, oprava povrchov a chýb uvedených v revíznej správe.

SO 05.3 Most v km 78,820
Most je masívny s priebežným koľajovým lôžkom. Dĺžka premostenia je 2,80 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou zabudovania izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti nosnej konštrukcie, ošetrenie povrchov mosta, zrealizuje sa zábradlie, vyčistí riečisko od nánosov a od vegetácie, oprava chýb uvedených v revíznej správe

SO 05.4 Most v km 79,245
Dvojkoľajný klenbový most premosťuje vodný tok. Klenba je kamenná. Medzi objektom ŠRT a kamennou klenbou je betónová klenba šírky 6,40 m. Koľaj je smerovo vedená v oblúku. Výška presypávky je 8 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať sanáciu povrchov mosta a odstrániť chyby uvedené v revíznej správe.

SO 05.5 Most v km 79,580
Dvojkoľajný most je betónový s oceľovo betónovou nosnou doskou, premosťuje občasný vodný tok. Most je masívny s priebežným koľajovým lôžkom. Koľajnice tv. R65 na k. č. 2 a tv. S49 na k. č. 1. Štrkové lôžko nad parapetom je hrúbky 20 cm. Dĺžka premostenia je 2,94 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou zabudovania izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti nosnej konštrukcie, ošetrenie povrchov mosta a obnažených nosníkov, zrealizuje sa zábradlie a povrchová úprava, vyčistí sa okolie mosta a pod mostom, oprava chýb uvedených v revíznej správe.

SO 05.6 Most v km 79,687 – podchod
Most je masívny klenbový s priebežným koľajovým lôžkom. Dĺžka premostenia je 4,00 m, voľná výška mosta je 3,60 m
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou zabudovania izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti nosnej konštrukcie.
Zároveň bude riešená úprava osvetlenia podchodu v rámci SO 03.4 Vonkajšie osvetlenie v zastávke Bohdanovce.

SO 05.7 Most v km 80,473
Most je masívny klenbový s priebežným koľajovým lôžkom. Dĺžka premostenia je 7,00 m, voľná výška mosta je 11,90 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to sanáciu povrchov mosta, zaistenie trhlín klenby a odstránenie závad z revíznej správy.

SO 05.8 Most v km 82,058
Dvojkoľajný železobetónový most je masívny s priebežným koľajovým lôžkom, premosťuje štátnu cestnú komunikáciu. Koľajnice tv. R65 a tv. S49. Koľaj je smerovo v oblúku. Dĺžka premostenia je 7,40 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti nosnej konštrukcie, ošetrenie povrchov mosta, zrealizuje sa povrchová úprava zábradlia, osadenie dopravného značenia o podjazdnej výške a odstránenie závad z revíznej správy.

SO 05.9 Most v km 83,019
Most je masívny s priebežným koľajovým lôžkom. Dĺžka premostenia je 2,80 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie vlhkosti nosnej konštrukcie, ošetrenie povrchov mosta, oprava parapetu, zrealizuje sa zábradlie a odstránenia závady z revíznej správy.

SO 05.10 Most v km 83,445
Most je jednokoľajný. Konštrukcia mosta je oceľová nitovaná priehradová s hornou mostovkou bez priebežného koľajového lôžka. Dĺžka premostenia je 33,40 m, voľná výška mosta je 10,87 m.
Zabezpečí sa súvislá výmenu mostníc, oblúk s prevýšením. Počet mostníc 63 ks a 2 ks pomúrnice. Súčasťou objektu bude projekt opracovania mostníc.
Dilatačné zariadenia na ukončenie BK sa vymenia za nové (bude súčasťou železničného zvršku SO 01).
Požaduje sa tiež oprava mosta podľa záverov revíznej správy.

SO 05.11 Most v km 83,780
Most je kombinovaný s priebežným koľajovým lôžkom. Dĺžka premostenia je 3,00 m, voľná výška mosta je 6,80 m.
Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, ošetrenie povrchov mosta a odstránenie závad z revíznej správy.

SO 06 Priepusty
V riešenom úseku trate sa nachádza 5 priepustov.
Každý priepust bude riešený v samostatnom SO.
Stavba sa týka rekonštrukcie koľaje č.2, jedná sa však o dvojkoľajnú železničnú trať v časti v súbehu s koľajou ŠRT. Úpravy priepustov sa budú posudzovať pre každý priepust samostatne a rozsah bude upresnený pri spracovaní PD.

SO 06.1 Priepust v km 78,566
Nosnú konštrukciu tvorí klenba, základné rozmery priepustu sú: dĺžka 2,90 m; výška 2,90 m a šírka je 10,00 m.
Na rozdiel oproti investičnému zadaniu sa požaduje súčasnú nosnú konštrukciu priepustu podľa potreby opraviť, obnoviť jej funkčnosť a stabilitu. Obnoviť hydroizoláciu priepustu. Ošetriť zvetrané časti priepustu. Vybudovať nové dno priepustu spolu s prahmi. Upraviť svahové kužele na vtoku a výtoku.

SO 06.2 Priepust v km 81,080
Nosnú konštrukciu priepustu tvorí kamenná a betónová klenba. Základné rozmery priepustu sú: dĺžka 6,00 m; výška 4,40 m a šírka je 16,10 m. Nosná konštrukcia je v kamennej časti miestami značne poškodená. Kamenné bloky sú zvetrané. Dno priepustu je zanesené bahnom. Vtok a výtok sú zarastené vegetáciou.
Súčasnú konštrukciu priepustu opraviť, obnoviť jej funkčnosť a stabilitu. Posilniť spoj medzi betónovou a kamennou časťou priepustu. Obnoviť hydroizoláciu priepustu. Ošetriť zvetralé časti priepustu. Vybudovať nové dno priepustu spolu s prahmi. Upraviť svahové kužele na vtoku a výtoku. Upraviť parapety na potrebnú výšku, aby bolo zabránené presypávaniu kameniva a osadiť zábradlie v súlade s predpísaným mostným prejazdovým profilom s ošetrením proti korózii.

SO 06.3 Priepust v km 81,614
Nosnú konštrukciu priepustu tvorí kamenná klenba.
Základné rozmery priepustu sú:
dĺžka 8,00 m; výška 4,20 m a šírka je 9,60 m.
Dno je zanesené bahnom. Vtok a výtok sú zarastené vegetáciou.
Súčasnú nosnú konštrukciu priepustu podľa potreby opraviť, obnoviť jej funkčnosť a stabilitu. Obnoviť hydroizoláciu priepustu. Ošetriť zvetrané časti priepustu, zrealizovať zábradlie. Vybudovať nové dno priepustu spolu s prahmi. Upraviť svahové kužele na vtoku a výtoku.

SO 06.4 Priepust v km 82,600
Nosnú konštrukciu priepustu tvorí kamenná proste uložená doska s kamennými oporami.
Základné rozmery priepustu sú: dĺžka 0,90 m; výška 4,20 m a šírka je 17,00 m.
Vtok a výtok sú zanesené a zarastené vegetáciou. Dno je zanesené bahnom.
Súčasnú nosnú konštrukciu priepustu podľa potreby opraviť, obnoviť jej funkčnosť a stabilitu. Obnoviť hydroizoláciu priepustu. Ošetriť zvetrané časti priepustu. Vyčistiť celý priepust od nánosov bahna. Upraviť svahové kužele na vtoku a výtoku.

SO 06.5 Priepust v km 82,807
Nosná konštrukcia priepustu je tvorená doskou.
Základné rozmery priepustu sú: Výška 1,90 m a šírka je 9,60 m.
Súčasnú nosnú konštrukciu priepustu podľa potreby opraviť, obnoviť jej funkčnosť a stabilitu. Obnoviť hydroizoláciu priepustu. Ošetriť zvetrané časti priepustu. Vyčistiť celý priepust od

nánosov bahna a kamenných kvádrov. Upraviť svahové kužele na vtoku a výtoku. Upraviť dno priepustu.

SO 07 Ukoľajnenie

Ukoľajnenie je zriadené podľa ukoľajňovacieho plánu. Izolácia ukoľajňovacích drôtov je v rozsahu cca 25 % poškodená..

Vypracuje sa nový ukoľajňovací plán všetkých zariadení v zóne trolejového vedenia na nový stav podľa normy STN EN 50122-1.

SO 08 Úprava trakčného vedenia

Vzhľadom na charakter predpokladaných úprav budú úpravy trakčného vedenia riešené ako stavebný objekt (odlišne od investičného zadania, kde sa uvažovalo ako prevádzkový súbor).

Trakčné vedenie (TV) je elektrifikované s jednosmernou prúdovou sústavou 3 kV, ktoré bolo uvedené do prevádzky v roku 1962. Zariadenie je v súčasnosti morálne aj technicky zastarané, pričom spoľahlivosť a funkčnosť sa udržiava zvýšenou starostlivosťou v rámci údržby. Trakčné vedenie je situované do stavu jeho zjazdnosti nad koľajami. Aktuálne zabudované (TV) v úseku trate Ruskov – Nižná Myšľa 2. koľaje je zostavy „J“. Nosné lano (NL) Cu 120 mm2, trolejový drôt (TD) Cu 150 mm2, zosilňovacie AlFe 240 mm2. Trakčné vedenie je plno kompenzované, uchytené na šikmých izolovaných konzolách. Nástavky NLa TD sú laná Bz 70. Trakčné podpery (TP) sú značne skorodované. Trakčné podpery (2xT) č. 82 a 84 sú vykotvené oproti stojacím TP č. 81 a 82. TP č. 112 (2xT), 114 (2xTň, 166, 178 (2xT), 184A, 186A, 188A, 190, 194, 210A vykazujú poškodenie v miestach votknutia TP do základu (sú naklonené). Pod cestnými nadjazdami v km 78,911 a 79,473 je znížená výška zostavenia TV. V roku 2011 bola vykonaná výmena porcelánových izolátorov za izolátory kompozitné (KI) napäťovej sústavy 50 kV.

Navrhnutá bude úprava výšky trakčného vedenia (TV) a smeru vzhľadom na zmenu nivelety koľaje tak, aby priľahlé úseky boli upravené vzhľadom na dodržanie predpísaného sklonu TD na výšku 5,60 m a v úsekoch so zníženou výškou na prístupnú mieru. V rámci stavby sa požaduje, aby projektová dokumentácia riešila výmenu naklonených TP, 13 stožiarov je sólo naklonených pri 2. koľaji (tri čísla sú dvojité TP – 112, 114, 178) a zároveň TP pri 2. koľaji č. 82 a 84 (2xT) nie sú naklonené, ale držia vo svahu stojace TP č. 81 a 83 (ktoré sú naklonené). Ďalej sa požaduje aj vzhľadom na umiestnenie staničníkov na TP ich odhrdzavenie a obnovu ich náterov vrátane podkladov pod číslo, samotné číslovanie a na nástupiskách Bohdanovce, Vyšná Myšľa náter žlto – čiernych bezpečnostných farieb. Taktiež sa vykoná oprava hlavičiek základov v celom úseku Ruskov – Nižná Myšľa 2. koľaje. V kotveniach NL a TD sa vymenia vodiace rámy pre dve sady závaží, výmena kladiek a flexibilných lán. Vymenia sa všetky prúdové prepojenia ZV – NL – TD.

SO 09 Preložka a ochrana inžinierskych sietí

V záujmovom území sa nachádzajú podzemné vedenia v správe SEE Košice. Jedná sa o káble diaľkového ovládania pre úsekové odpojovače (DOO), káble pre napájacie vedenie, káble spätného vedenia, káble pre občasnú návesť.

V záujmovom území sa nachádzajú zariadenia OZT (návestidlá, VTO, rozhlasové stožiare). V prípade kolízie s uvedenými zariadeniami bude potrebná ich ochrana, resp. prekládka.

Taktiež sa v záujmovom území nachádzajú trasy káblov OZT.

V súčasnosti sa čaká na vyjadrenia o sieťach od správcov. V priebehu projekčných prác sa vytipujú miesta preložiek a ochrany podzemných inžinierskych sietí, ktoré budú v kolízii

s navrhovanými úpravami železničného spodku, nástupíšť, mostov, priepustov alebo iných zariadení.

PREVÁDZKOVÉ SÚBORY:

PS 01 Úprava zab-zar
Mimo investičného zadania je požiadavka správcu vymeniť napájanie koľajových obvodov, výmenu meničov.

PS 02 Rozhlasové zariadenie v zastávke Bohdanovce
Na zastávke Bohdanovce sa nachádza rozhlasové zariadenie. Z dôvodu rekonštrukcie nástupišťa pri koľaji č.2 bude nutná jeho úprava.
PS 03 Rozhlasové zariadenie v zastávke Vyšná Myšľa
Na zastávke Vyšná Myšľa sa nachádza rozhlasové zariadenie. Z dôvodu rekonštrukcie nástupišťa pri koľaji č.2 bude nutná jeho úprava.

III.3 PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHĽADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLÓGIE

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v pokračovaní prevádzky existujúcej železničnej trate po rekonštrukcii, nie je prepojená so žiadnymi plánovanými činnosťami v dotknutom území.
Počas prevádzky navrhovanej činnosti nepredpokladáme vznik rizík spojených s realizáciou navrhovanej činnosti na zdravie obyvateľov, či zložky životného prostredia. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia možno predpokladať pri havárii, zlyhaní ľudského faktora, náhlych zmenách počasia a podobne.

Dotknutá obec: Blažice, Bohdanovce, Vyšná Myšľa, Nižná Myšľa

Dotknuté orgány :
- Okresný úrad Košice-okolie, odbor starostlivosti o životné prostredie
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach
- Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Košiciach
- Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor dopravy, námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

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

Rezortný orgán
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Navrhovaná činnosť zasahuje do katastrálnych území Blažice, Bohdanovce, Vyšná Myšľa, Nižná Myšľa.

Zábery pôdy sú primárne vyvolané úpravami železničného telesa do normového stavu, zabezpečením prístupu k železničnej trati a zriaďovaním staveniska.

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

Výrub drevín

Zemné teleso železničnej trate a jej bezprostredné okolie sú zarastené rôznymi náletovými drevinami. Z dôvodu splnenia technických parametrov železničnej trate dôjde na niektorých miestach k jej odstráneniu. Priepusty bude potrebné tiež vyčistiť od náletových drevín.

Búracie práce

Pre zabezpečenie stavebných úprav bude nutné vykonať nasledovné búracie a demolačné práce:

búracie a demolačné práce ostatných objektoch projektu v rámci prípravných prác:

- demontáž starých trakčných stĺpov NRT
- demontáž zariadení na izolovaných stykoch, zab-zar
- iné .

Po ukončení výstavby predmetnej stavby sa vykoná likvidácia dočasných objektov oplotenia, skládky materiálu, odberných bodov emisií pre zariadenie staveniska.

Spotreba vody

Počas výstavby

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

Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody. Túto problematiku bude riešiť dodávateľ stavby, nepredpokladáme však zásadnú zmenu v súčasnom hospodárení s vodou v širšom dotknutom záujmovom území.

Počas prevádzky

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

Ostatné surovinové a energetické zdroje
Prísun materiálov počas realizácie stavby bude zabezpečovaný v zmysle prevádzkového poriadku a bezpečných pracovných postupov, ktoré pred zahájením realizácie stavby vypracuje zhotoviteľ stavby.
Skladovanie materiálu je možné zriadiť v ŽST Nižná Myšľa.

Počas výstavby
Pre realizáciu plánovanej činnosti rekonštrukcie trate vzniknú značné nároky na bežné suroviny, kamenivo, podvaly, koľajnice, železo, betón, polotovar a iné stavebné hmoty. Pri rekonštrukcii trate sa v čo najväčšej miere použije recyklovaný materiál z podvalového podložia zo starých konštrukcií, ktorý preukázal vyhovujúcu ekologickú kvalitu v zmysle metodického pokynu č.18/99 MDT.

Hlavnou objemovou surovinou pre líniovú stavbu sú štrky všetkých frakcii z rôznych druhov hornín. Vyzískaný materiál sa použije do rozšírenia násypov v inej časti trate. Tvorba násypových telies je predovšetkým z nenamŕzaných hornín, premenlivej frakcie 0-120 mm, nižšej kvality.

Železničný spodok bude tvorený podkladnou vrstvou hrúbky 0,40 m zo štrkodrviny frakcie 0 -63 mm, v celkovom objeme cca 24,7 m^3 , t. j. cca 51,87 ton.

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

Dopravná a iná infraštruktúra
Areál je napojený na jestvujúcu železničnú sieť.

Na stavenisko je prístupová cesta zo strany od obce Ruskov po ceste II. triedy II/576 a ceste III. triedy III/3328 ku ŽST Ruskov.
Zo strany od obce Ruskov po ceste III. triedy III/3369 ku ŽST Nižná Myšľa.
Pozdĺž riešeného úseku je možný prístup na stavenisko pri cestnom nadjazde ponad železničnú trať za obcou Bohdanovce z cesty II. triedy II/552, v obci Vyšná Myšľa z cesty III. triedy III/3370, ktorá križuje trať popod železničný most.
Ďalej sú možné prístupy na stavenisko po poľných cestách.

Počas výstavby
Vo fáze výstavby bude v čo najvyššej miere využívaná existujúca dopravná infraštruktúra v území. Prísun materiálu bude prednostne realizovaný po železničnej trati. Pre obdobie realizácie činnosti bude vypracovaný Návrh organizácie dopravy. Stavebné postupy budú rozdelené do viacerých etáp a budú navrhnuté tak, aby aktuálny stav technických a technologických zariadení umožnil zvládnutie pravidelného rozsahu vlakovej dopravy. Doprava vlakov tak bude podľa potreby obmedzená v menšom rozsahu.

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

Nároky na pracovné sily

Počas výstavby

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

Počas prevádzky

Nároky na pracovné sily sa zmenou navrhovanej činnosti nemenia.

ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Ovzdušie

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie úseku železničnej trate môžeme predpokladať vznik emisií z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika) a vznik sekundárnej prašnosti z dopravy.

Plošným zdrojom bude samotný priestor staveniska a vykonávajúce búracie a stavebné práce.
Zdrojom znečisťovania ovzdušia budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na drvenie a triedenie koľajového podložia, resp. zvršku, výkopovej zeminy a kameniva, ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje sa dajú charakterizovať ako dočasné.

Počas prevádzky

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

Mobilným zdrojom znečisťovania ovzdušia sú dieselové koľajové vozidlá využívané v prípade havárie na trakčnom vedení.

Odpadové vody

Počas výstavby

Počas realizácie navrhovanej činnosti môže v prípade výskytu intenzívnych zrážok dôjsť ku vzniku prívalovej vody, čo môže mať za následok znečistenie odvádzanej vody odplavovanou zeminou. Táto voda môže krátkodobo znečistiť miestne vodné toky prípadne spôsobiť upchatie lokálneho kanalizačného systému. Uvedený problém bude potrebné zvážiť pri zostavovaní postupu organizácie výstavby.

Odpadové vody vznikajúce z umývania dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov na vybratých resp. sústredených stanovištiach počas výstavby budú zo spevnených plôch odvádzané cez lapače nečistôt a ropných látok do miestnej kanalizácie.
Súčasná nosná konštrukcia priepustov sa podľa potreby opraví, obnoví jej funkčnosť a stabilita.

Splaškové vody zo sociálnych zariadení vyprodukované počas realizácie modernizačných prác budú odvádzané do miestnej splaškovej kanalizácie, ak sa takáto kanalizácia v mieste zariadenia staveniska bude nachádzať. Výstavba a pripojenie staveniskových sociálnych zariadení je súčasťou prípravy dodávateľa. V miestach, kde nebude možné napojenie na verejnú kanalizáciu, použijú sa chemické WC.

Počas prevádzky
V zmene navrhovanej činnosti vznikajú nasledovné odpadové vody :

- Splašková voda z prevádzkových budov – odvedenie do obecnej kanalizácie, alebo sa používajú žumpy.
- Splašková voda z osobných vozňov – nové vozne majú nádržové toalety a tie sa vyprázdňujú vo vozňových depách, staré vozne sú bez nádržiek a splašky sa vypúšťajú priamo do koľajiska počas jazdy vlaku. Avšak staré vozne sú postupne nahrádzané modernými vozňami s nádržovými toaletami.
- Technologická voda v depách je zachytávaná cez ORL, všetky znečisťujúce látky v depách sa riešia podľa osobitného predpisu a kontrolované sú príslušným úradom ŽP, kontroluje sa kontaminácia podzemných vôd.
- Dažďové vody z traťových koľají a v železničných staniciach sú odvádzané drenážou, priekopami, trativodmi do recipientov. Priekopy sa vyústia do terajších vodných tokov do súčasných odvodňovacích zariadení. Vtok a výtok priepustov zanesené a zarastené vegetáciou, dno je zanesené bahnom. Priepuste sa upravia tak aby bola obnovená ich pôvodná funkcia.
- Vodu odčerpávanú z výkopov alebo zakladania pilót nie je možné sústreďovať do nádrží, lebo stavba je líniová. Odpadové vody budú vypúšťané do recipienta na základe v súhlase vodoprávneho orgánu stanovených podmienok (po odsúhlasení správcom povodia a vodného toku).

Podrobnejšie riešenia sú predmetom projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby.

Odpady

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

Pri výstavbe a prevádzkovaní je predpoklad vzniku odpadov predovšetkým kategórií O – ostatných, v menšej miere aj N – nebezpečných odpadov. V priebehu výstavby sa

predpokladá predovšetkým vznik odpadov, ktoré patria do skupiny 17 – stavebné odpady a odpady z demolácii.

Predpokladá sa dočasné uloženie zvrškového materiálu železničného spodku a výkopového materiálu. Na zastávke Bohdanovce a Vyšná Myšľa sa nachádza rozhlasové zariadenie. Z dôvodu rekonštrukcie nástupišťa pri koľaji č.2 bude nutná jeho úprava, z toho dôvodu dôjde k vzniku elektroodpadu .

Hodnotené vzorky ekologickej kvality materiálu podvalového podložia a ich chemické analýzy po zlúčení do priemerných vzoriek reprezentujú hodnotené úseky medzistaničnej koľaje č. 2 nasledovne:
Skutočné koncentrácie ukazovateľov ekologickej kvality materiálu podvalového podložia vo všetkých priemerných vzorkách nevykazujú žiadne prekročenie hraničných koncentrácií hodnotiacich ukazovateľov, preto **materiál podvalového podložia medzi-staničnej koľaje č. 2 v celom hodnotenom úseku žkm 77,415 až žkm 84,011 má vyhovujúcu ekologickú kvalitu a nevyžaduje v zmysle metodického pokynu č. 18/99 MDPT SR žiadnu chemickú úpravu pre jeho ďalšie využitie.**

Vznik odpadov počas výstavby je uvedený v nasledujúcej tabuľke v zmysle prílohy č. 1 Vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov (v znení Vyhlášky č. 320/2017 Z. z.).

Bilancia odpadov bude spresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Číslo druh odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória odpadu	Spôsob nakladania
17 01 01	Betón	O	R5
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované NL (železničné podvaly)	N	D1
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	R5
17 04 05	Železo a oceľ (koľajnice)	O	R4
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	R5
17 05 08	Štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O	R5
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	R5
16 02 13	Vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12	N	R12
16 02 14	Vyradené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13.	O	R12

16 02 16	Časti odstránené z vyradených zariadené iné ako uvedené v 16 02 15	O	R12
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	R3

Staré reproduktory rozhlasového zariadenia špecifikuje Vyhláška č.373/2015 Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov a podľa prílohy č.6 sú zaradené do kategórie II. časť 6. Malé IT a telekomunikačné zariadenia (žiadny vonkajší priemer nie je väčší ako 50 cm).

V zmysle katalógu odpadov sú zaradené ako ostatné odpady kat. č. 16 02 14 vyradené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13. Zhodnotenie tohto elektroodpadu bude v súlade s § 14 ods. 1 písm. d) a e) zákona o odpadoch. Elektroodpad bude odovzdaný na zhodnotenie oprávnenej organizácii na nakladanie s elektroodpadom, v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 373/2015 Z. z. o rozšírenej zodpovednosti výrobcov vyhradených výrobkov a o nakladaní s vyhradenými prúdmi odpadov.

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

Dodávateľ stavby bude viesť evidenciu odpadov, triediť odpady podľa druhov a zabezpečí následné materiálové zhodnotenie odpadov u oprávnenej osoby alebo firmy. Presná materiálová bilancia odpadov bude uvedená v evidenčnom liste odpadov. Realizátor stavebných prác ho zabezpečí v súlade s Vyhláškou MŽP SR č. 366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti.
K žiadosti o kolaudačné rozhodnutie stavebník doloží príslušnému okresnému úradu, odboru životného prostredia potvrdenie o prevzatí stavebného odpadu na povolenú skládku, resp. na využitie ako druhotnej suroviny.

Odpady ktorých je ŽSR pôvodcom budú odovzdané oprávnenej osobe bezodkladne po ich vzniku. Podľa zmluvy o dielo sa výrobky a zariadenia zabudované do stavby stávajú majetkom ŽSR až momentom odovzdávacieho a preberacieho konania a preto sú odpady z obalov odpadmi zhotoviteľa.

Počas prevádzky

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

Predpokladaný vznik odpadov počas prevádzky:

Katalóg. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá a iné nebezpečné látky	N
13 02 08	Iné motorové, prevodové a mazacie oleje	N
15 01 01	Obaly z papiera	O
15 01 02	Obaly z plastov	O
15 02 02	Absorbenty, fil. mat. vrátane olej. filtrov inak nešpecif., handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok	N

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

Zdroje hluku a vibrácií

Počas výstavby
Počas rekonštrukcie železničnej trate bude naďalej pretrvávať emisia hluku pochádzajúca z nákladnej a osobnej železničnej dopravy.

Zvýšenú hladinu hluku v prevádzke vlakovej dopravy vytvárajú podvozky koľajových vozidiel, pohyb oceľových kolies na koľajniciach, koľajnicové styky, výhybky, deformácie a opotrebenie koľajníc. Výraznou hlučnosťou sa prejavuje pohyb vlaku na oceľovom moste s priamym pojazdom po nosných prvkoch bez tlmiacich prvkov.

Najvýraznejším zdrojom hluku sú nákladné vlaky s vysokou hmotnosťou nákladu a zastaranými vagónmi, ktoré sú za hranicou svojej životnosti. Na riešenom úseku trate nie sú vybudované žiadne ochranné zariadenie proti šíreniu hluku a iných negatívnych vplyvov od železničnej prevádzky.
K týmto existujúcim zdrojom hluku počas výstavby pribudne v riešenom úseku trate, v samotných priestoroch staveniska, hluk z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika), ktoré budú zabezpečovať búracie a stavebné práce. Stacionárnym zdrojom hluku budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na drvenie a triedenie koľajového podložia, resp. zvršku, výkopovej zeminy a kameniva ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje budú postupne premiestňované pozdĺž trate.

Počas prevádzky
Návrh rekonštrukcie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate a dosiahnutie predpísanej traťovej rýchlosti na 120 km/hod.

V celej dĺžke rekonštruovanej trate sa použije nová skladba železničného zvršku s novými materiálom. Navrhuje sa pružné upevnenie železničného zvršku.
Nie je požiadavka na použitie tlmiacich prvkov pod železničné podvaly.
Obytnú zónu obce Vyšná Myšľa negatívne ovplyvňuje predovšetkým hluk zo železničnej dopravy, ktorá prechádza jej zastavaným územím. Trať prechádza aj východným okrajom obce Bohdanovce, kde najbližší dom od osi krajnej koľaje č.1 je 30 - 43 m a 34 - 47 m od koľaje č.2.

K zníženiu hlučnosti prostredia a k zlepšeniu podmienok prenosu vibrácií prispeje tiež skrátenie doby prejazdu vlakov daným úsekom.

Vibrácie
Vibrácie (mechanické kmitanie) je pohyb mechanickej sústavy alebo jej časti, pri ktorom veličina opisujúca jej polohu, zrýchlenie, rýchlosť alebo stav je striedavo väčšia a menšia ako rovnovážna alebo vzťažná hodnota tejto veličiny.

Počas výstavby
Hlavne prejazdy ťažkých mechanizmov môžu vyvolať vibrácie alebo otrasy v okolí staveniska a najmä na blízko stojace budovy.

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

Žiarenie
Radónové žiarenie pre hodnotenú trať a železničné stanice nebolo priamo zisťované.

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

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

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

Iné očakávané vplyvy a vyvolané investície
Predpokladané vyvolané investície budú predstavovať najmä preložky a úpravy inžinierskych sietí, slaboprúdových rozvodov, úpravu priepustov, trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, demontáž častí železničnej trate v mieste jej preložky, náhrada objektov búraných pre potreby stavby, vegetačné úpravy spojené s náhradnou výsadbou.

So zmenou navrhovanej činnosti - okrem už uvedených nesúvisia žiadne ďalšie vyvolané súvislosti technického charakteru. Pred začatím projektových prác na projektovej dokumentácii boli zisťované, správcami zakreslené a v potrebnom rozsahu aj vytýčené priebehy inžinierskych sietí, ktoré sa nachádzajú v záujmovom území výstavby.

Pri realizácii stavby dôjde v niektorých kritických bodoch k súbehu, resp. dotyku s existujúcimi inžinierskymi sieťami, ktoré sa budú v rámci stavby musieť preložiť. S navrhovaným technickým riešením sú správcovia sietí v rámci prípravy PD oboznámení. Stavba bude napojená na existujúce inžinierske siete.

III. 4 DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Zmena navrhovanej činnosti je spracovaná s cieľom vydania stavebného povolenia pre navrhovanú investičnú činnosť v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v platnom znení.

III.5 VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Počas výstavby, ani po výstavbe zmeny navrhovanej činnosti sa vplyvy presahujúce štátne hranice SR nepredpokladajú.

III. 6 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Slovenska *(Atlas krajiny SR, 2002)* hodnotené katastrálne územia spadajú do Alpsko-Himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorné Západné Karpaty, geomorfologických oblastí Lučenecko-košická zníženina, celku Košická kotlina, podcelku Toryská pahorkatina. Južná časť k. ú. Nižný Myšľa spadá do podcelku Košická rovina.

Základnou morfoštruktúrou riešeného územia sú morfoštruktúry lučensko-košickej zníženiny reprezentované výrazne negatívnymi morfoštruktúrami – priekopovými prepadlinami. Základným typom erózno – denudačného reliéfu územia je reliéf rovín a nív, na ktorý nadväzuje SV reliéf pedimentových podvrchovín a pahorkatín.

Základným morfologicko – morfometrickým typom reliéfu územia sú nerozčlenené roviny v povodí riek, prechádzajúce do mierne až stredne členitých pahorkatín. Územie spadajúce do reliéfu rovín má sklon reliéfu < 1°. Pahorkatiny majú sklon reliéfu 1,1 – 2,5º. Nadmorská výška stredu obcí riešeného územia je nasledovná: Nižná Myšľa 207 m n. m., Vyšná Myšľa 233 m n. m., Bohdanovce 210 m n.m. a Blažice 208 m n.m..

Geologické pomery

Geologická stavba

Na geologickej stavbe územia sa podieľajú kvartérne sedimenty, v podloží ktorých ležia sedimenty neogénu.

Kvartérne sedimenty v riešenom území sú zastúpené prevažne fluviálnymi a deluviálnymi sedimentmi vcelku, v menšej miere eolickými sedimentmi a ostatnými bližšie geneticky nerozlíšenými sedimentmi. Fluviálne sedimenty tvoria prevažne nivné humózne hliny alebo hlinito-piesčité až štrkovo-piesčité hliny dolinných nív. Deluviálne sedimenty reprezentujú hlinité, hlinito-piesčité, hlinito-kamenité až balvanovité svahoviny a sutiny. Eolické sedimenty, vyskytujúce sa v južnej časti k. ú. Nižná Myšľa, tvoria spraše a piesčité spraše, vápnité sprašovité a nevápnité sprašovité hliny. Menej významné zastúpenie v území majú ostatné bližšie nerozlíšené sedimenty ktoré tvoria nečlenené predkvartérne podložie s nepravidelným pokryvom bližšie nerozlíšených svahovín a sutín *(Atlas krajiny SR, 2002)*.

V riešenom úseku železničnej trate bol realizovaný inžiniersko-geologické prieskum v 10/2020 pod názvom „ŽST Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia koľaje č.2, č.ú.333/2020/ZA“. Prieskumné práce potvrdili, že „*antropogénne sedimenty* predstavujú bezprostredné podvalové podložie na celom riešenom úseku železničnej trate. V prevažnej miere ide o koľajové kamenivo, podkladové vrstvy a redeponované lokálne zeminy polygenetického (eolicko-deluviálno-fluviálneho) pôvodu z ktorých je budované teleso násypu. Tieto zeminy boli v prevažnej miere aj skúšané počas statických zaťažovacích skúšok a dynamických penetračných skúšok.“ *(Zdroj: Projekt rekonštrukcie železničnej trate, SUDOP Košice, a. s.)*.

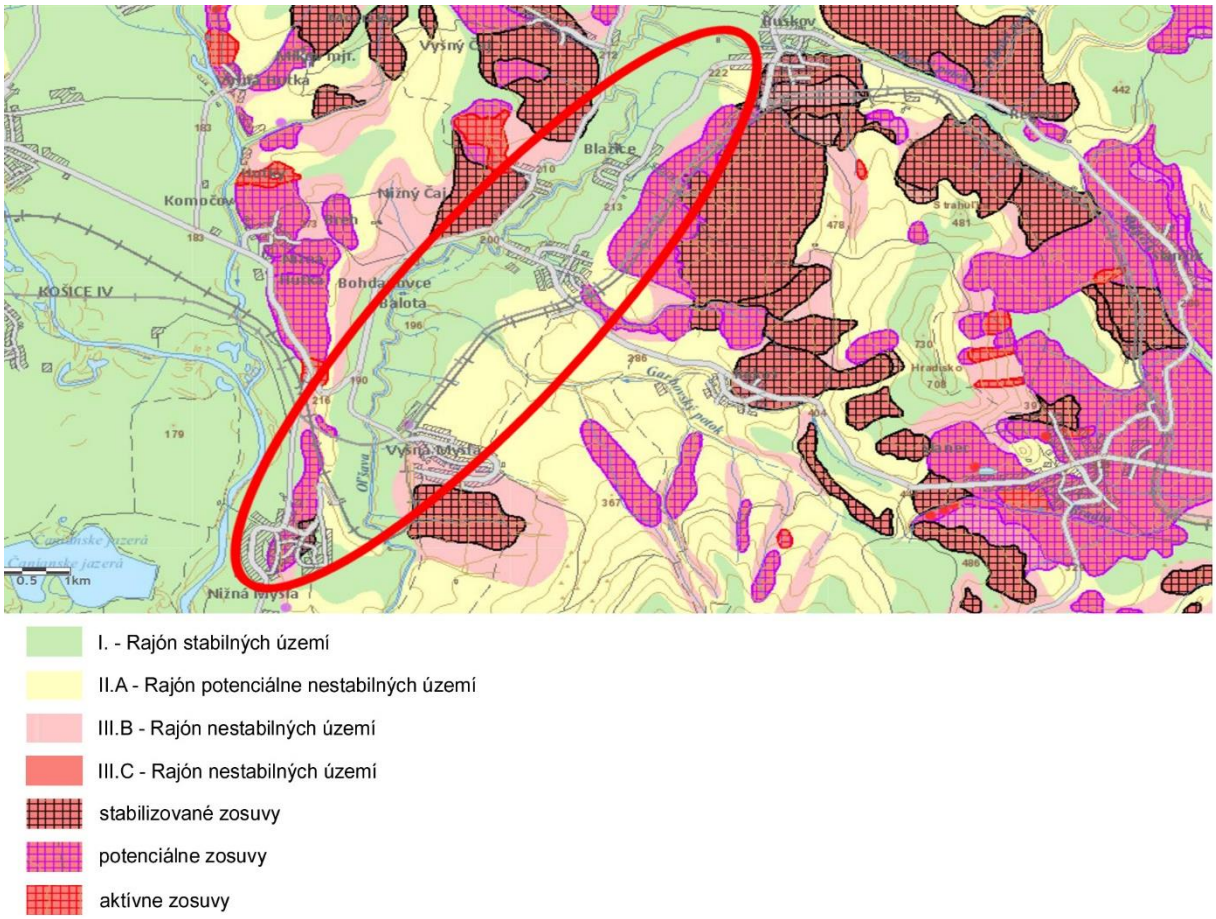
Inžiniersko–geologická rajonizácia

Podľa schémy inžinierskogeologických regiónov *(Atlas krajiny SR, 2002)* patrí prevažná časť posudzovaného územia do regiónu tektonických depresií, subregiónu s neogénnym podkladom. Územie železničnej trate smerom na sever, v k. ú. Ruskov, prechádza do regiónu neogénnych vulkanitov, subregiónu stratovulkánov. V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie patrí územie do rajónu kvartérnych sedimentov, prevažne do rajónu údolných riečnych náplavov, rajónu deluviálnych sedimentov a rajónu náplavov terasových stupňov.

Geodynamické javy

V navrhovanom úseku železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov sú evidované svahové deformácie – zosuvy, ktoré sú v tomto úseku najmä potenciálne, miestami stabilizované. Časť trate vedie rajónom stabilných až potenciálne nestabilných území, viď. mapka náchylnosti na svahové pohyby.

Náchylnosť územia na svahové pohyby – zosuvy



Zdroj: www.geology.sk

V súvislosti s geodynamickými javmi v lokalite výstavby sa vo vyššie citovanom inžiniersko-geologickom prieskume konštatuje, že "*...zjavné stabilitné problémy násypových telies neboli počas prieskumu indentifikované, detailné overenie pretvárania nebolo možné z dôvodu zarastenia svahov násypov náletovými drevinami. Predpokladáme však výskyt pomalých plazivých pohybov pretvárania telesa násypov z dôvodu prítomnosti jemnozrnných vysoko a strednoplastických zemín*. Tomuto fenoménu možno pripísať i nestabilitu niektorých trakčných stožiarov.

Seizmicita
Podľa mapy seizmického ohrozenia v hodnotách makroseizmickej intenzity patrí riešené územie do oblasti, kde maximálne očakávané seizmické účinky môžu dosiahnuť hodnotu 5 - 6° MSK-64. Ide o seizmicky mierne aktívnu oblasť.

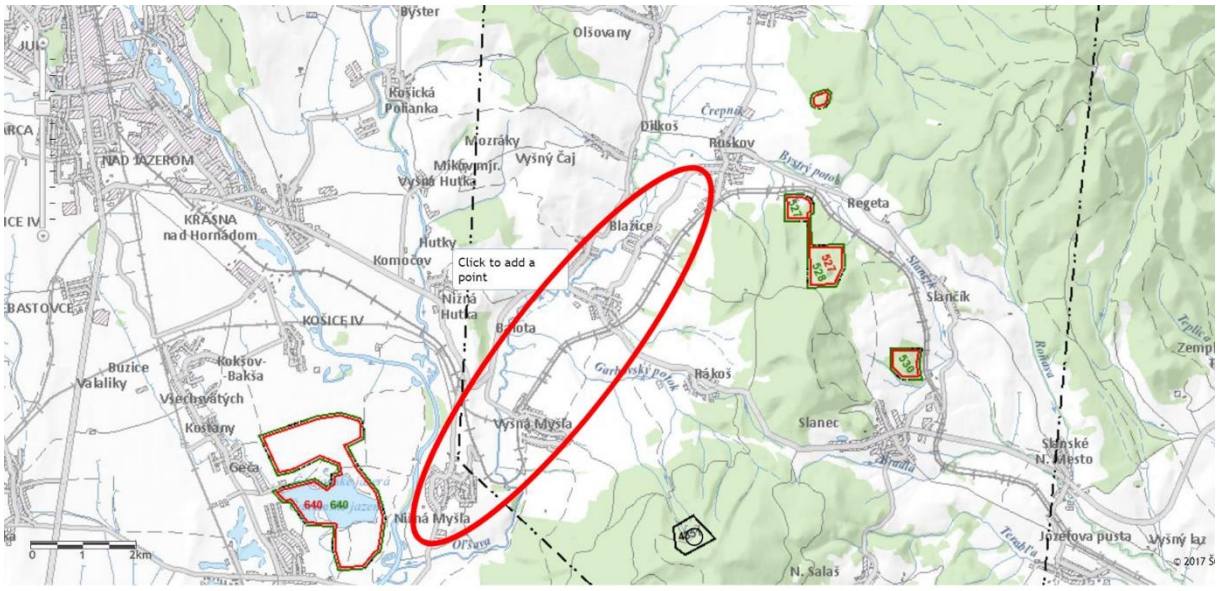
Radónové riziko
Podľa odvodenej mapy radónového rizika *(Atlas krajiny SR, 2002)*, pre katastrálne územie dotknutých obcí je charakteristické nízke radónové riziko. Pre katastrálne územie Nižná Myšľa je charakteristické nízke až stredné radónové riziko.

Ložiská nerastných surovín

Legislatívnym nástrojom na ochranu horninového prostredia je zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov.
Podľa evidencie ŠGÚDŠ Bratislava sa v riešenom úseku železničnej trate nenachádzajú povrchové ani podzemné banské diela, ani poddolované územia alebo odkaliská.
Nie sú tu evidované žiadne objekty, na ktoré by sa vzťahovala ochrana nerastných surovín – nenachádzajú sa tu dobývacie priestory (DP) ani chránené ložiskové územia (CHLÚ).

Najbližšie k riešenému územiu, južne, do západnej časti k. ú. Nižná Myšľa zasahuje hranica DP a CHLÚ Čaňa, kde sa nachádza ložisko nevyhradeného nerastu štrkopieskov s rozvinutou povrchovou ťažbou.
Severne od riešeného územia, na k. ú. Ruskov, sa v blízkosti železničnej trate nachádzajú výhradné ložiská nevyhradeného nerastu andezit, ktoré majú určený DP a CHLÚ. Sú to ložiská Ruskov a Ruskov-Strahuľka. Na uvedených ložiskách prebieha povrchová ťažba stavebného kameňa.

Ložiská nerastných surovín



Zdroj: www.geology.sk

Voda

Povrchové vody

Z hydrologického hľadiska patrí riešené územie do oblasti povodia Hornádu.
Hydrologické pomery povodia sú nevyrovnané. Dažďové a snehové vody odtečú z územia pomerne rýchlo a nedopĺňajú zásoby podzemných vôd v dostatočnej miere. Snehová pokrývka trvá v kotlinách povodia 48 – 80 dní. Hlavné množstvo vody zo snehu priteká do

povrchových tokov povodia od prvej tretiny marca do polovice mája. Prietokové pomery na toku sú tiež ovplyvnené manipuláciou na VD Ružín.
Podľa údajov SHMÚ bol rok 2018 hodnotený ako zrážkovo suchý rok, avšak ročné zrážkové úhrny v jednotlivých povodiach SR dokumentujú, že čiastkové povodie Hornád patrilo v tomto roku medzi zrážkovo normálne povodia (91 až 100 % príslušného normálu) v rámci SR. Priemerná výška zrážok v povodí dosiahla 643 mm (95 % normálu), čo sa prejavilo v ročnom odtečenom množstve z povodia. Ročný odtok v povodí Hornád dosiahol 178 mm (88 % normálu).
Priemerné ročné prietoky v povodí Hornádu dosahovali hodnoty 61 až 121 % príslušných dlhodobých hodnôt $Q_{a1961-2000}$. Na hlavnom toku dosahovali hodnoty 85 až 121 % $Q_{a1961-2000}$.
Maximálne priemerné mesačné prietoky boli zaznamenané v mesiaci marec a apríl, ich percentuálne rozpätie sa pohybovalo od 92 až 173 % príslušných dlhodobých hodnôt $Q_{a1961-2000}$.
Na hlavnom toku sa maximálne mesačné prietoky vyskytli v mesiaci apríl a dosahovali 112 až 153 % dlhodobých hodnôt. Minimálne priemerné mesačné prietoky sa vyskytovali od septembra až do decembra. Ich prietoky sa pohybovali v rozpätí 8 až 74 % príslušných dlhodobých hodnôt, na hlavnom toku od 38 až 69 %.

Maximálne kulminačné prietoky sa vyskytli v mesiacoch apríl, jún a júl. *Najvýznamnejšie kulminácie boli dosiahnuté na Olšave v Bohdanovciach,* Svinickom potoku a Slovinskom potoku. Na ostatných tokoch povodia Hornádu bol dosiahnutý 1 až 2-ročný prietok, alebo nebol dosiahnutý ani 1-ročný prietok.

Minimálne priemerné denné prietoky sa vyskytovali prevažne v októbri, novembri a decembri. Pohybovali sa v rozpätí dlhodobých hodnôt Q_{270d} až Q_{364d}. *Na Olšave v Bohdanovciach bola hodnota minimálneho priemerného denného prietoku menšia ako Q_{364d}*.

Prietokové pomery na vodných tokoch povodia Hornádu boli v roku 2018 zisťované na 34 vodomerných staniciach (VS) v správe SHMÚ, z toho 8 VS na vodnom toku Hornád a 1 na vodnom toku Oľšava. v k. ú. Bohdanovce. Ďalšia najbližšia VS sa nachádza južne, na vodnom toku Hornád, v úseku pod mestom Košice za sútokom riek Hornád, Torysa a Oľšava na VS Ždaňa.

Celým riešeným územím úseku železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov preteká vodohospodársky významný vodný tok Oľšava a niekoľko potokov, ktoré trať križuje. Katastrálnym územím Blažice preteká vodárenský vodný tok Bystrý potok. Bohdanovský, Bradniansky a Garbovský potok odvodňujú k. ú. Bohdanoviec a Vyšnej Myšle.
Rieka Oľšava tečie v prirodzene vymytom ustálenom koryte. Smerovo neupravovaná meandruje bez ochranných hrádzi, vybrežuje na priľahlé nivy. Brehová sprievodná vegetácia spevňuje brehy a tok smerovo stabilizuje.

Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. zostavil Mapy povodňového ohrozenia a mapy povodňového rizika vodných tokov Slovenska (podľa Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/60/ES z 23.októbra 2007 o hodnotení a manažmente povodňových rizík). *Katastrálne územia Blažice, Bohdanovce a Nižná Myšľa boli podľa týchto máp zaradené medzi územia s povodňovým rizikom*. ***Riešený úsek železničnej trate prechádza záplavovým územím rieky Oľšava len na k. ú. Nižná Myšľa, kde toto územie križuje.*** Trasa železničnej trate vo vzťahu ku záplavovým čiaram Q5 až Q1000 v dotknutých k. ú. je znázornená v nasledovných mapových výrezoch.

Výrez mapy povodňového rizika na k. ú. Blažice, Bohdanovce, tok Oľšava, rkm 11,70 – 12,40



záplavová čiara Q5

záplavová čiara Q10

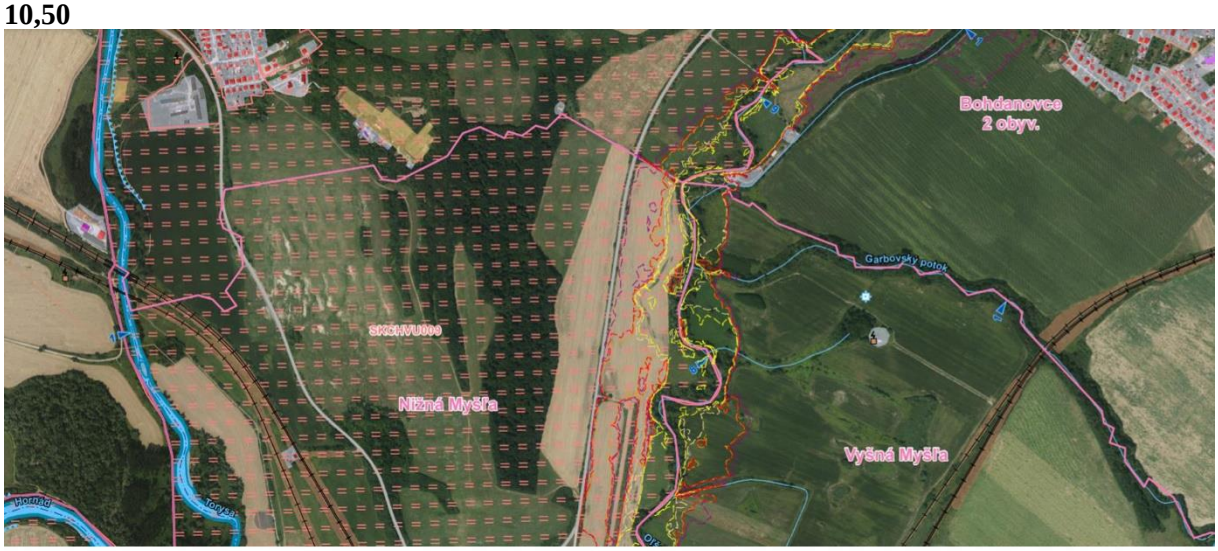
záplavová čiara Q50

záplavová čiara Q100

záplavová čiara Q1000

Zdroj: www.svp.sk

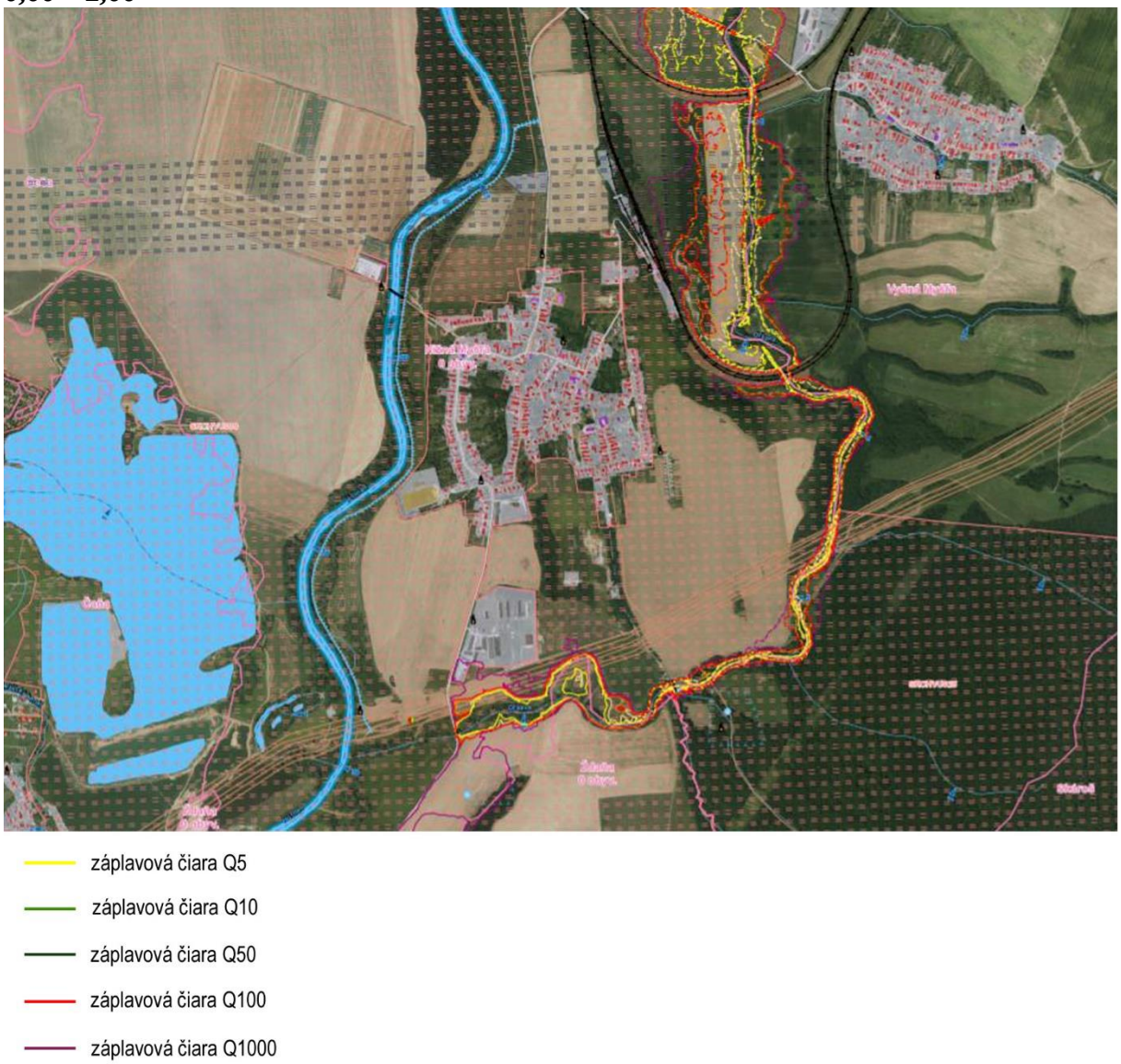
Výrez mapy povodňového rizika na k. ú. Bohdanovce, Vyšná Myšľa, tok Oľšava. rkm 10,00 – 10,50



záplavová čiara Q5
záplavová čiara Q10
záplavová čiara Q50
záplavová čiara Q100
záplavová čiara Q1000

Zdroj: www.svp.sk

Výrez mapy povodňového rizika na k. ú. Nižná Myšľa a Vyšná Myšľa, tok Oľšava, rkm 0,00 – 2,00



Zdroj: www.svp.sk

Stredom k. ú. Nižná Myšľa preteká vodohospodársky významný tok Hornád, ktorý na tomto k. ú. priberá z ľavej strany Torysu a na južnom okraji územia Oľšavu. Hornád je v obci nižná Myšľa smerovo regulovaným korytom. Na jeho ľavom brehu je vybudovaná ochranná hrádza. ***Hrádza nie je dimenzovaná na ochranu proti Q100 ročnej veľkej vode.*** Pravý breh nemá vybudovanú ochrannú hrádzu a ***pravobrežná časť je inundačným územím rieky Hornád***.
Rozsah inundačného územia rieky Hornád v obci Nižná Myšľa, na k. ú. Nižná Myšľa určuje Vyhláška č.8 Okresného úradu Košice – okolie z 12. augusta 2014 na základe návrhu správcu vodohospodársky významných vodných tokov, ktorým je Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Odštepný závod Košice. Inundačné územie je vymedzené záplavovou čiarou pri vodohospodársky významnom neohrádzovanom vodnom toku Hornád (číslo hydrologického poradia 4-32-01-001) na k. ú. Nižná Myšľa v obci Nižná Myšľa (rkm 17,90 – 23,30).
Navrhovaný úsek železničnej trate na k. ú. Nižná Myšľa neprechádza inundačným územím rieky Hornád.

Podzemné vody

Prevažná časť riešeného územia patrí do hydrogeologického rajónu VN111 Neovulkanity Slanských vrchov, pre ktorý je charakteristická puklinová priepustnosť. Južná časť k. ú. Nižná Myšľa patrí do rajónu Q125 Kvartér Hornádu v Košickej kotline, pre ktorý je charakteristická medzizrnová priepustnosť.

Využiteľné množstvo podzemných vôd v kvartéri Hornádu, v jeho subrajóne HD10 je pomerne vysoké, pohybuje sa v rozmedzí 2,00 až 4,99 l.s-1.km^{-2}. Smerom na sever, prechodom do rajónu neovulkanitov využiteľné množstvo podzemných vôd klesá. V subrajóne HD50 dosahuje 1,00 až 1,99 l.s-1.km^{-2} a v subrajóne HD30 len < 0,20 l.s-1.km^{-2} *(Atlas krajiny SR).*

Zdroje geotermálnych a minerálnych vôd

Celé riešené územie je súčasťou Chráneného územia geotermálnych vôd Svinica (viď mapka v podkapitole „Ložiská nerastných surovín“).

Prírodné zdroje minerálnych stolových vôd a prírodné liečivé zdroje sa v riešenom území nenachádzajú.

Ochrana vodných zdrojov

Vodohospodársky významné vodné toky a vodárenské vodné toky

Vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov. Vodárenské toky sú vodné toky alebo úseky vodných tokov, ktoré sa využívajú ako vodárenské zdroje alebo sa môžu využívať ako vodárenské zdroje na odber pre pitnú vodu. Vodohospodársky významný vodný tok Oľšava preteká katastrálnymi územiami celého hodnoteného úseku železničnej trate. Rieky Hornád a Torysa pretekajú len k. ú. Nižná Myšľa.

Tok	***Číslo hydrologického poradia***
Hornád	4-32-01-001
Oľšava	4-32-05-002
Torysa	4-32-04-001

Zdroj: Vyhláška MŽP SR č. 211/2005 Z. z.

Vodné toky Hornád a Torysa, pretekajúce k. ú. Nižná Myšľa a Bystrý potok, pretekajúci k. ú. Blažice, sú v zmysle vyššie uvedenej vyhlášky MŽP SR vodárenskými vodnými tokmi. Uvedené úseky tokov (viď. nasledujúca tabuľka), v ktorých sú vodárenskými vodnými tokmi, nie sú súčasťou k. ú. hodnoteného územia.

Tok	***Číslo hydrologického poradia***	***od km***	***do km***
Hornád	4-32-01-001	136,70	168,90
Torysa	4-32-04-001	109,20	123,60
Bystrý potok	4-32-02-033	7,65	10,20

Zdroj: Vyhláška MŽP SR č. 211/2005 Z. z.

Vodárenské nádrže

Jedinou vodárenskou nádržou na území okresu Košice – okolie je vodárenská nádrž Bukovec, ktorej účelom je zabezpečenie dodávky pitnej vody pre mestskú aglomeráciu Košice.

Pramene, studne, vrty
Pitná voda, ktorou sú zásobované obce dotknutých k. ú., je do systému dodávaná z podzemných zdrojov, ktoré majú stanovené pásma ochrany II. stupňa podzemných vôd na ochranu výdatnosti, kvality a zdravotnej bezchybnosti vody. Významným vodným zdrojom v k. ú. Bohdanovce je vrt HŠ 19 (Egreš) s výdatnosťou 20,0 l/s. Jeho ochranné pásmo zasahuje aj do k. ú. Vyšná Myšľa. V k. ú. Vyšná Myšľa, v lokalite „Pri kostolíku“ (prameň Koscelok), sa nachádza vodný zdroj s výdatnosťou 8 l/s. Na rozhraní k. ú. Ždaňa a Nižná Myšľa je situovaný vodný zdroj, vrt VMH – 6A s výdatnosťou 8 l/s.
Na území železničnej trate, ani v jej ochrannom pásme sa nenachádza žiaden zdroj pitnej vody.

Chránená vodohospodárska oblasť
Jedinou chránenou vodohospodárskou oblasťou okresu Košice – okolie je Slovenský kras – planina Horného vrchu ktorá sa nachádza v JZ časti okresu.

Chránené oblasti citlivé na živiny
Podľa NV SR č. 617/2004 Z. z., za *citlivé oblasti* sa ustanovujú vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území SR alebo týmto územím pretekajú.
Za *zraniteľné oblasti* sú ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky obcí, z ktorých odtekajú resp. vsakujú vody s nadlimitnou koncentráciou dusičnanov. Celé riešené územie je v zmysle uvedeného NV SR zaradené medzi zraniteľné oblasti SR.
Lokalita navrhovanej činnosti, riešený úsek železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov, nie je súčasťou žiadneho vodohospodársky chráneného územia alebo pásma hygienickej ochrany vodného zdroja.

Klimatické pomery
Podľa klimatickej rajonizácie *(Atlas krajiny SR, 2002)* patrí celé posudzované územie do teplej klimatickej oblasti (T), s počtom priemerne 50 a viac letných dní s denným maximom teploty vzduchu ≥ 25°C.
Prevažná časť železničnej trate sa nachádza v okrsku T7 – teplého, mierne vlhkého s chladnou zimou. Končekov index zavlaženia Iz = 0 až 60. Južná časť riešeného úseku trate v k. ú. Nižná Myšľa patrí do okrsku T5 – teplého, mierne suchého s chladnou zimou. Končekov index zavlaženia Iz = 0 až -20.
Priemerná ročná teplota vzduchu sa pohybuje v mesiaci júl, ktorý je najteplejším mesiacom do 19ºC, a v mesiaci január, ktorý je najchladnejším mesiacom do -4°C. Najvyššie priemerné mesačné teploty vzduchu sú v mesiacoch júl a august. Najnižšie teploty sú v mesiacoch december až február. Priemerný ročný počet letných dní na tomto území je 52 a zimný je 115. Priemerný počet vykurovacích dní v roku je do 220 (až 240.
Priemerné ročné úhrny zrážok sú do 600 mm, resp. v intervale 600 – 700 mm. Absolútne mesačné maximum zrážok je 200 až 250 mm. Maximálny denný úhrn je 110,5 mm. Počet dní so snehovou pokrývkou je do 60 dní, pričom priemerná výška snehovej prikrývky za rok je 8 cm. Územie patrí do oblasti nížin so zníženým výskytom hmiel. Priemerný ročný počet dní s hmlou je 20 až 45.
Rýchlosť vetra je približne 8 $m.s^{-1}$, pričom prevláda SJ prúdenie.

Pôda
Pôdny fond katastrálnych území riešených obcí tvorí cca 75 % poľnohospodárska pôda, z toho je cca 56 % orná pôda. Chmeľnice, vinice ani ovocné sady sa tu nenachádzajú.

Charakteristickým pôdnym typom v celom území sú fluvizeme, pseudogleje a kambizeme. V k. ú. Nižná a Vyšná Myšľa reprezentujú pôdne typy tiež pararendziny a hnedozeme.

Podľa prílohy č. 3 zákona č. 220/2004 Z. z. sa na riešenom území nenachádzajú poľnohospodárske pôdy zaradené do BPEJ 1–4 (osobitne chránené pôdy). Dominantne sú zastúpené pôdy kategória BPEJ 5-7, menej pôdy kategórie BPEJ 8-9. Poľnohospodársky potenciál v k. ú. Nižná Myšľa, Bohdanovce a Blažice je stredný. V k. ú. Vyšná Myšľa prevažuje najnižší poľnohospodársky potenciál pôdy.
Index poľnohospodárskeho potenciálu na celom území možno charakterizovať ako najvyšší.

Fauna a flóra

Fauna – z hľadiska zoografického členenia *(Čepelák, J., In: Atlas SR, 1980)* riešené územie patrí do provincie vnútrokarpatské zníženiny, oblasti panónskej, obvodu juhoslovenského, do okrsku košického.
V celom riešenom úseku železničnej trate a jej blízkom okolí je výskyt pôvodných spoločenstiev fauny výrazne ovplyvnený antropogénnou činnosťou v území. Vo faune sú zastúpené prevažne druhy viazané na voľnú oráčinovú krajinu, trvalé trávnaté porasty a lúky, menej na biotopy ľudských sídiel. Vzhľadom na veľmi nízku lesnatosť riešených katastrov je zastúpenie druhov viazaných na biotopy lesov a krovín v krajine, minimálne. Avšak v celom riešenom území a v jeho širšom zázemí má významné zastúpenie avifauna. Územie susedí s CHVÚ Košická kotlina a s CHVÚ Slanské vrchy, ktoré boli vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov.

Flóra – podľa fytogeografického členenia Slovenska *(Futák, J., In: Atlas SSR, 1980)* patrí riešené územie železničnej trate do oblasti západokarpatskej flóry *(Carpaticum occidentale),* obvodu predkarpatskej flóry *(Praecarpaticum), do* okresu Slanské vrchy. Juhozápadná časť k. ú. Nižná Myšľa zasahuje do oblasti panénskej flóry *(Pannonicum)*, obvodu eupanónskej xerotermnej flóry *(Eupannonicum),* do okresu Košická kotlina.

Potenciálnou prirodzenou vegetáciou *(Atlas krajiny SR, 2002)* v dotknutom území sú jelšovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy). Po obidvoch brehoch rieky Oľšava sú to nížinné hydrofilné dubovo-hrabové lesy s ostrovčekmi dubových a cerovo-dubových lesov v západnej časti riešených k. ú.
V súčasnosti je pre toto územia charakteristický stav zmeneného pôvodného vegetačného krytu v dôsledku dlhodobého využívania územia človekom. Pre existujúci úsek železničnej trate a jeho blízke okolie je charakteristická najmä orná pôda a intenzívne používané trvalé trávnaté porasty. Miestami prechádza trasa zarastajúcimi trvalými trávnatými porastmi, mozaikovými štruktúrami a krátkymi úsekmi listnatých lesov. Na ruderálnych stanoviskách okolo železničnej trate sa ojedinele vyskytujú inváznе druhy rastlín ako napr. zlatobyľ obrovská.
Priamo v riešenom úseku železničnej trate nie sú evidované lokality s výskytom vzácnych a ohrozených druhov rastlín, čo je charakteristické pre širšie okolie riešeného územia.

Pre realizáciu navrhovanej činnosti z dôvodu potreby uvoľnenia priestoru pre realizáciu nových stavebných objektov *nebude nutné realizovať výrub a výsek drevín*. *V rámci stavby sa predpokladá s čistením svahov železničného telesa*, ktoré je zarastené náletovou zeleňou a inváznymi druhmi rastlín z dôvodu zanedbanej údržby.

Krajina, krajinný obraz, scenéria, stabilita, ochrana

Krajina

Súčasná krajinná štruktúra (SKŠ) predstavuje komplex antropicko - biotických prvkov v krajine, ktoré tvoria súbory prirodzených a antropicky čiastočne resp. úplne pozmenených dynamických systémov resp. novoutvorených umelých prvkov. Podrobná štruktúra SKŠ hodnoteného územia je uvedená v nasledovnej tabuľke:

Katastrálne územie	*Poľnohospodárska pôda (%)*						*Nepoľnohospodárska pôda (%)*			
	orná pôda	*chmeľnice*	*vinice*	*záhrady*	*ovocné sady*	*TTP*	*lesy*	*vodné plochy*	*Zastav. plochy*	*Ostst. plochy*
Nižná Myšľa	**75,90**						**24,09**			
	58,60	0	0	2,63	0	14,66	1,87	6,28	8,71	7,21
Vyšná Myšľa	**65,45**						**34,54**			
	40,97	0	0	2,43	0,10	21,93	26,48	1,20	5,87	0,97
Bohdanovce	**85,70**						**14,29**			
	68,53	0	0	5,07	0	12,09	0,55	1,96	9,73	2,04
Blažice	**73,09**						**26,90**			
	58,49	0	0	3,73	0	70,85	8,74	2,72	7,83	7,58

Zdroj: www.beiss.sk

Z hľadiska fyziognómie rozlišujeme v krajinnej štruktúre riešeného územia tieto časti:

- prevláda poľnohospodárska štruktúra (poľnohospodárska krajina s ornou pôdou a trvalými trávnatými porastmi, záhumienky),
- prirodzená krajinno-ekologická štruktúra (vodné plochy, lúky, pasienky, brehové porasty vodných tokov, rozptýlená stromová a krovitá zeleň),
- urbánnu štruktúra predstavujú sídla, dopravné trasy, záhradky).

Krajinný obraz, scenéria krajiny

Širšie dotknuté územie možno charakterizovať ako poľnohospodársky intenzívne využívanú nížinnú až pahorkatinovú oráčinovo - lúčnu krajinu bez zastúpenia pôvodných lesných spoločenstiev. V krajine je pomerne slabé zastúpenie stromov a krovín. Lesné porasty, nelesná drevinová vegetácia je sústredená prevažne okolo vodných tokov a v ich nivách. V poľnohospodárskej krajine územia prevažuje orná pôda a trvalé kultúry. Scenériu krajiny dotvárajú plošne menej výrazne zastúpené obytné, hospodárske a poľnohospodárske objekty okolitých obcí. Obce majú vidiecky charakter, staršie stavby sú riešené formou hospodárskych usadlostí.

V krajinnom priestore vystupuje železničná trať ako už zabudovaný prvok. Riešené územie železničnej trate má charakter výrazne zmenenej krajiny, ktorá predstavuje antropogénny prvok krajiny. Pre riešený úsek železničnej trate a jeho okolie je charakteristická najmä orná pôda a trvalé trávnaté porasty intenzívne používané. Miestami prechádza trasa zarastajúcimi trvalými trávnatými porastmi, mozaikovými štruktúrami a nepatrnými úsekmi listnatých lesov. Riešený úsek trate prechádza zastavaným územím obce Vyšná Myšľa a okrajovo sa dotýka zastavaného územia obce Bohdanovce.

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k narušeniu súčasnej scenérie územia z hlavných pozícií vnímania. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene funkčného využitia dotknutej lokality.

Stabilita

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, poloprirodzenými až antropogénnymi prvkami v sledovanom území.
Ekologicky najstabilnejšie na posudzovanom území sú lesné porasty pôvodných spoločenstiev a brehové spoločenstvá. Ekologicky stredne stabilné sú plochy lúk. Najnižšiu ekologickú stabilitu majú územia s vysokým podielom ornej pôdy a zastavané územia. Ekologickú stabilitu zastavaných území zlepšujú záhrady a verejná zeleň.

Prehľad ekologickej stability na dotknutých katastrálnych územiach je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Katastrálne územie	*Klasifikácia ekologickej stability (%)*		
	Priestor ekologicky stabilný	*Priestor ekologicky stredne stabilný*	*Priestor ekologicky nestabilný*
Nižná Myšľa	8,16	24,51	67,32
Vyšná Myšľa	27,69	25,45	46,84
Bohdanovce	2,52	19,21	78,26
Blažice	11,47	22,18	66,34

www.beiss.sk

Z uvedených údajov je zrejmé, že na všetkých dotknutých katastrálnych územiach prevláda ekologicky nestabilný až stredne stabilný priestor, čo je odrazom najmä vysokého podielu poľnohospodársky obrábaných plôch, dopravných koridorov, v menšej miere zastavaného územia obcí.
Líniu územia železničnej trate, ktorej priestor bol značne ovplyvnený antropogénnou činnosťou, považujeme za územie s najnižšou ekologickou stabilitou.

Ochrana prírody

Chránené územia prírody

Zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov definuje druhovú ochranu, územnú ochranu a ochranu drevín.

Chránené územia národnej siete

Veľkoplošné chránené územia – do západnej časti okresu Košice – okolie zasahuje veľkoplošné chránené územie Národný park Slovenský kras.
Maloplošné chránené územia – v okrese Košice – okolie sa nachádza 31 maloplošných chránených území, z ktorých žiadne sa riešených k. ú..

Súvislá európska sústava chránených území Natura 2000

Chránené vtáčie územia *(CHVÚ)*
SKCHVU009 Košická kotlina – účelom vyhlásenia CHVÚ je zachovanie biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov: sokola rároha, sovy dlhochvostej, ďatľa hnedkavého, bociana bieleho, prepelice poľnej, orla kráľovského a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
Západný okraj k. ú. Bohdanovce tvorí hranicu s CHVÚ Košická kotlina, avšak celé k. ú. Nižná Myšľa je súčasťou tohto CHVÚ (viď. mapka). **Parcela č. 700/18 k. ú. Nižná Myšľa,**

ako jediná z parciel plánovanej rekonštrukcie železničnej trate **sa nachádza na území CHVÚ Košická kotlina.**

SKCHVU009 Slanské vrchy – účelom vyhlásenia CHVÚ je zachovanie biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov: orla kráľovského, výra skalného, bociana čierneho, orla krikľavého, včelára lesného, ďatľa bielochrbtého, ďatľa prostredného, sovy dlhochvostej, penice jarabej, muchárika červenohrdlého, muchárika bielokrkého, strakoša červenochrbtého, orla skalného, lelka lesného, škovránka stromového, jariabka hôrneho, prepelice poľnej, žltochvosta lesného, krutihlava hnedého, muchára sivého, hrdličky poľnej, príhľaviara čiernohlavého, chriašteľa poľného, žlny sivej a ďatľa čierneho a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
Východný okraj k. ú. Bohdanovce, Blažice a juhovýchodný okraj k. ú. Vyšná Myšľa patrí do CHVÚ Slanské vrchy (viď. mapka).
Žiadna z parciel navrhovanej činnosti nepatrí do územia predmetného CHVÚ.

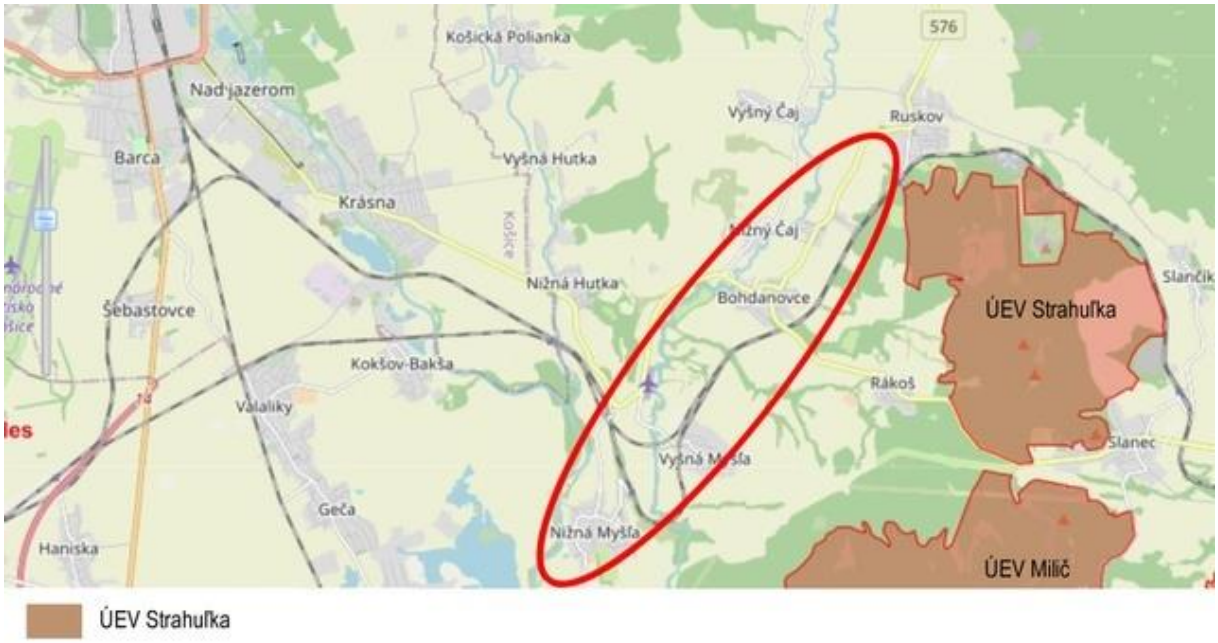
CHVÚ Košická kotlina a CHVÚ Slanské vrchy



Zdroj: www.sopsr.sk

Územia európskeho významu (ÚEV)
Podľa evidencie ŠOP SR, v okrese Košice – okolie sa nachádza 5 ÚEV, v ktorých predmetom ochrany sú biotopy a druhy fauny. Existujúca železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho ÚEV. Najbližšie k hodnotenému územiu, východne, sa nachádza SKUEV0326 Strahuľka.

ÚEV Strahuľka



Zdroj: www.sopsr.sk

Územia chránené podľa medzinárodných dohovorov

Mokrade

V okrese Košice – okolie eviduje ŠOP SR jedinú *medzinárodne významnú mokraď* a to Chymské rybníky (v k. ú. Perín – Chym).

Jedinou *národne významnou mokraďou* okresu je Štrkovisko pri Kechneci (k. ú. Kechnec).
Do kategórie *mokradí regionálneho významu* patria lokality s výraznejším hydrologickým, biologickým a ekologickým ovplyvňovaním okolia ako aj lokality výskytu významných chránených a ohrozených druhov fauny a flóry. Patria k nim aj lokality so sociálnymi a kultúrnymi hodnotami, kde je hospodárske využívanie v ekologicky únosnej miere (napr. rybolov, agroturistika). Takouto lokalitou v riešenom území je *Povodie rieky Hornád (aluviálna niva) v úseku k. ú. Nižná Myšľa*. Táto mokraď sa nachádza mimo železničnej trate, západne od zastavaného územia obce.
K *mokradiam lokálneho významu* patria menšie lokality ovplyvňujúce najbližšie okolie, so sústredeným výskytom bežných druhov rastlín a živočíchov viazaných na mokrade. Z 25 lokálne významných mokradí okresu sa v riešenom území nachádzajú nasledovné:

- *Nižná Myšľa – Moľva, k. ú. Nižná Myšľa, 13 000 m^2*
- *Prameň Koscelek, k. ú. Nižná Myšľa, 10 000 m^2*
- *Nižná Myšľa I. močiar, k .ú. Nižná Myšľa, 7 500 m^2*
- ***Vyšná Myšľa – železničná stanica, 5 000 m^2***

Jediná mokraď v obci Vyšná Myšľa, ktorá má lokálny význam, sa nachádza v blízkosti riešeného úseku železničnej trate.

Chránené stromy

Všeobecne záväznou vyhláškou Krajského úradu v Košiciach č.1/1996 z 27. novembra 1996, ktorou sa vyhlasuje zoznam chránených stromov v Košickom kraji, sa na území okresu Košice – okolie eviduje 6 chránených stromov, z toho žiaden v k.ú. dotknutých obcí.

Železničná trať a jej ochranné pásmo sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nenachádzajú sa tu žiadne vyhlásené ani navrhované veľkoplošné alebo maloplošné chránené územia. *Parcela č. 700/18 k. ú. Nižná Myšľa* riešeného územia *je súčasťou územia európskeho významu Natura 2000*. Pozdĺž železničnej trate nebol zaznamenaný výskyt chránených rastlinných druhov európskeho alebo národného významu. Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje výrub žiadneho stromu.

Územný systém ekologickej stability

V zmysle RÚSES okresu Košice – okolie *(SAŽP, 2007)* na k. ú. dotknutých obcí boli identifikované hydrické biokoridory nadregionálneho a regionálneho významu ako aj ekologicky významné segmenty.

Tok rieky Hornád je hydrickým biokoridorom k. ú. Nižná Myšľa (viď. mapka), ktorý vedie cez nadregionálne biocentrá Humanec a Sivec, Vozárska, Vysoký vrch, pokračuje cez územie mesta Košice až po hranicu s MR. Územie predstavuje významnú migračnú trasu najmä pre vtáctvo. V úseku k. ú. Nižná Myšľa má *biokoridor nadregionálny význam*.

Tok rieky Oľšava je *hydrickým biokoridorom regionálneho významu* (viď. mapka), ktorý vedie východnou časťou k. ú. Nižná Myšľa a západnou časťou k. ú. Vyšná Myšľa.

Na území okresu Košice – okolie sa nachádza 63 genofondových plôch, ktoré predstavujú lokality s výskytom chránených, ohrozených a vzácnych druhov bioty, prípadne ich celých spoločenstiev. *Genofondovo významná plocha sa na k. ú. dotknutých obcí nenachádza*.

Na základe analýzy abiotických a biotických pomerov sú v okolí navrhovanej činnosti vyčlenené ekologicky významné segmenty, ktoré predstavujú biotopy s nezastupiteľnou funkciou v ekologickej stabilite a diverzite súčasnej krajiny. *Ekologicky významné segmenty* sa pozdĺž železničnej trate nenachádzajú, boli identifikované v dotknutých k. ú. ako súčasť širšieho krajinného priestoru:

- horská skupina Milič, podcelok:
  - krajinný priestor „Bralo - Suchá Hora - Domáška“ – k. ú. Rákoš, Slanec, *Vyšná Myšľa*, Skároš, Trstené pri Hornáde
  - Garbocký potok – k. ú. Rákoš, *Vyšná Myšľa*, *Bohdanovce*
- potoky Kamenický a Borda, v k. ú. Vyšná a Nižná Kamenica, Košický Klečenov, Svinica, Rákoš, *Vyšná Myšľa*, *Bohdanovce*. Potoky sprevádzajú pôvodné súvislé brehové porasty, prevažne vŕb a jelše lepkavej *(Alnus glutinosa)*.
- alúvium Olšavy, Lučinského potoka a Jelenca s priľahlými lesnými porastmi – k. ú. Bunetice, Opiná, Kecerovský Lipovec, Kecerovce, Boliarov, Račkovík, Čakanovce, Trsťany, Bidovce, Olšovany, Ruskov, Blažice, Vyšný a Nižný Čaj, *Bohdanovce*, Nižná Hutka, *Vyšná a Nižná Myšľa*,
- sútok Torysy s Hornádom pri *Nižnej Myšli* - významné koncentrácie zimujúceho vtáctva. Na pravom brehu Hornádu, pri Nižnej Myšli sa rozprestiera starý nížinný dubový les.
- lesostep a lesný komplex Kocka – k. ú. Nižná Hutka, *Nižná Myšľa*.

RÚSES okresu Košice – okolie



Zdroj: RÚSES okresu Košice – okolie

Na hodnotenom území železničnej trate ani v jej blízkom okolí sa nenachádzajú významné a vzácne biotopy, resp. biotopy európskeho alebo národného významu. *Úsek železničnej trate v k. ú. Vyšná a Nižná Myšľa križuje rieku Oľšava, ktorá predstavuje hydrický biokoridor v území.*

Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo, jeho aktivity

Nižná Myšľa



Počiatky obce siahajú až do praveku. Ide o mladší úsek staršej doby kamennej - Paleolit. Prvá písomná zmienka o obci pochádza z roku 1270. Počiatočné dejiny sú úzko späté s existenciou myšlianskeho premonštrátskeho kláštora a prepoštstva, ktorý súvisí s administratívno - hospodárskymi aktivitami rodu Abovcov. Abovcom patrili rozsiahle majetky nielen na okolí, ale aj v Šarišskej a Zemplínskej stolici. Prepošstvo zaniklo v čase reformácie po roku 1527. Roku 1528 sa panstvo dostalo do majetku mesta Košice, no už roku 1540 obsadilo kláštor vojsko Štefana Bocskaya. V roku 1573 predal kráľ Maximilián myšlianske prepoštstvo kalvínskej rodine Katayovcov, ktorá si budovu kláštora upravila na pánske sídlo. V tomto období bolo obyvateľstvo obce protestantské a pôsobil tu aj kazateľ. V roku 1715 mala obec 4

domy, v roku 1828 to bolo už 115 domov a 907 obyvateľov. V roku 1938-1945 bola obec pripojená k Maďarsku. Od roku 1960 bola obec súčasťou Košického kraja.
Vývoj názvu obce: 1284 – Mysle, 1288 – Myslensem, 1297 – Myslyensis, 1325 - Mysle, Eghazas Mysle, 1435 - Nagh Misle, 1465 - Eghaz Mysle, 1630 - Alseo Misle, 1773 - Alsó-Misla, Nižna Missla, 1786 - Alschó-Mischle, 1808 - Alsó-Mislye, Nižní Myssla, 1945 - Alsómislye, Nižná Myšľa *(Zdroj: PHSR obce).*

Rozloha územnej jednoty: 1 261 ha
Nadmorská výška stredu obce: 207 m n. m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011: spolu 1 610, z toho 821 (M) a 789 (Ž), priemerný vek 32,79 *(Zdroj: ŠÚ SR).*

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť slovenská (67%) a rómska (13%), zastúpené sú národnosti maďarská, rusínska, ukrajinská, česká, poľská, ruská, bulharská, nezistené (15%).
Občiansku vybavenosť obce tvoria pošta, kostol, dom smútku, cintorín a kultúrny dom.
V oblasti sociálnej starostlivosti je v obci aktívny Klub dôchodcov a Klub zdravotne ťažko postihnutých.
Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a základnou školou s jedálňou.
V roku 1998 bolo zriadené Myšľanské obecné múzeum, ktoré sa nachádza v budove kláštora z 13. storočia. Prezentujú sa v ňom archeologické a kultúrne pamiatky z regiónu. Nachádza sa tu zbytok jezuitskej knižnice zo 16.-19. storočia.
V obci funguje dobrovoľný hasičský zbor, rôzne združenia ako napr. združenie jednoduchých pozemkových úprav, združenie Dúhová stonožka, združenie Collegium Myssle – klub podporovateľov archeologického výskumu v Nižnej Myšli, poľovnícke združenie. V obci sídli Urbárska spoločnosť, pozemkové spoločenstvo. V oblasti kultúry pôsobí spevácky súbor Nižnomyšľanka a tanečná skupina Plamienok.
V oblasti športu funguje v obci futbalový klub, futbalový štadión a streetworkoutové ihrisko pre mládež.

Vyšná Myšľa



Územie bolo osídlené v neolite; sídlisko eneolitické, z mladšej doby hallštattskej a z doby rímskej. Názov obce je doložený z roku 1325 ako Fel Misle, z roku 1332-5 ako de alio Misle, z roku 1427 ako Myssle, z roku 1435 ako Kis Misle, z roku 1456 ako Felsew Mysle, z roku 1630 ako Felseo Misle, z roku 1773 ako Wissna Missla, z roku 1920 ako Vyšná Misla, z roku 1927 ako Vyšná Myšľa; po maďarsky Felsőmislye. Obec sa vyvinula v chotári obce Nižná Myšľa po vzniku prepoštva.
V roku 1332 tunajšia fara odviedla 12 grošov desiatku, v roku 1427 mala obec 25 port. Patrila prepošstvu v Nižnej Myšli. Po úpadku prepošstva po 1527 bola útulkom obyvateľov Nižnej Myšle. V roku 1630 odviedla 1 portu deviatku od gazdov a ¼ porty od želiarov. V roku 1715 mala 5, v roku 1720 mala 4 domácnosti, v roku 1772 mala 41 rodín väčšinou želiarov, v roku 1828 mala 116 domov a 854 obyvateľov. Za I. ČSR bola Vyšná Myšľa poľnohospodárska obec, v rokoch 1938 – 45 bola pripojená k Maďarsku. Obec Vyšná Myšľa bola oslobodená v roku 1945. Po oslobodení obce 6.februára 1945 bol zvolený prvý miestny národný výbor, ktorý mal charakter ľudového orgánu.

Rozloha územnej jednoty: 887 ha
Nadmorská výška stredu obce: 233 m n. m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011: spolu 951, z toho 465 (M) a 486 (Ž), priemerný vek 38,91 *(Zdroj: ŠÚ SR)*.

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť slovenská (92%), zastúpené sú národnosti maďarská, ukrajinská, česká, nemecká, nezistené (5%).
Občiansku vybavenosť obce tvoria požiarna zbrojnica, kostol, dom smútku, cintorín, kultúrny dom, knižnica, predajňa potravinárskeho tovaru. Obec má pohostinské odbytové stredisko. Služby sú poskytované v oblasti opravy a údržby motorových vozidiel, nákladnej cestnej dopravy, v lesníctve.
Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a základnou školou.
V obci sídli Urbariát pozemkového spoločenstva Vyšná Myšľa a Lesné pozemkové spoločenstvo Vyšná Myšľa.
V oblasti športu sa v obci nachádza futbalové ihrisko a telocvičňa.

Bohdanovce



Prvá zmienka o obci je z roku 1299 villa Bokdan. V ďalšom historickom vývoji sa názov obce menil nasledovne: 1337 Boogdann, 1427 Bogdan, 1630 Bogdany, 1773 Bogdanowcze, 1808 Bohdánowce. V maďarskom jazyku sa obec úradne nazývala Garbócbogdány.
Obec Bohdanovce patrila panstvu Trstené pri Hornáde (Abovci). V r. 1417 mala obec 21 port a časť obce vlastnili Cudarovci. V tom čase mala obec minimálne 105 obyvateľov. V r. 1519 pripadla s trstenským panstvom prechodne mestu Košice. Ďalší portálny súpis je známy z roku 1553. Vtedy bolo v Bohdanovcach len 3 a 1/2 porty, ktoré vlastnil Peter Ceczey. Desiatkový register obilním z roku 1565 udáva, že Bohdanovciach žilo 12 poddaných sedliakov a traja želiari. Na prelome 16. a 17. storočia tu žili kalvíni, ktorí mali v niekdajších garbovciach maďarských kňazov. Bohdanovce sa začiatkom 18. storočia takmer vyľudnili. Potom nastal prílev nového obyvateľstva. Bola to ešte stále prevažne maďarská dedina, v ktorej postupne narastala slovenská menšina. V roku 1851 sauvádza, že Bohdanovce sú maďarsko-slovenská dedina, ktorá má 93 rím. katolíkov, 106 kalvínov a 90 židov. Pri maďarskom sčítaní ľudu roku 1900 tu však vysoko prevažovali Slováci a dedina bola s Garbovcami spojená do jednej obce. Obyvatelia obce pracovali v poľnohospodárstve, v lesnom hospodárstve a vyrábali poľnohospodárske nástroje.

Rozloha územnej jednoty: 594 ha
Nadmorská výška stredu obce: 210 m n. m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011: spolu 1 033, z toho 510 (M) a 523 (Ž), priemerný vek 38,08 *(Zdroj: ŠÚ SR)*.

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť slovenská (83%), zastúpené sú národnosti maďarská, rómska, rusínska, česká, nezistené (7%).
V oblasti občianskej vybavenosti a služieb má obec k dispozícii predajňu potravinárskeho a nepotravinárskeho tovaru, poštu, knižnicu, pohostinstvo, kostol, dva cintoríny.

Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a základnou školou.
Zdravotnícku starostlivosť v obci poskytuje praktický lekár pre deti a dospelých a stomatológ.
V oblasti športu má obec multifunkčné ihrisko, detské ihrisko, telocvičňu.

Blažice



Prvá zmienka o obci je z roku 1245 villa Bolugd. V ďalšom historickom vývoji sa názov obce vyvíjal nasledovne: 1337 Bologh, 1427 Balok, 1630 Baloghd, 1920 Bologda, 1948 Blažice. Po maďarsky sa obec úradne nazývala Bologd.
Prvé osídlenie obce sa datuje už v neolite. Nachádza sa tu hromadný nález bronzových predmetov z ml. doby bronzovej. Hallšattské sídlisko, hrnčiarska osada z nálezmi sivej keramiky z ml. doby rímskej, slovanské nálezy zo 7.-8. storočia.
Obec má názov podľa osobného mena Blag. Doložená je až 1245, vznikla pred rokom 1200. V 14.-17. storočí patrila prepošstvu v Nižnej Myšli, od 1643 do 1773 košickým jezuitom, košickej univerzite, neskoršie náboženskému fondu. V roku 1715 mala 3 domácnosti, v roku 1772 mala 26 rodín. V roku 1828 mala 47 domov a 363 obyvateľov. Obyvatelia sa zaoberali poľnohospodárstvom.
Za 1. Československej republiky prevládali naďalej tradičné zamestnania. V roku 1938 –1945 bola obec pripojená k Maďarsku. JRD založili v roku 1958. V súčasnosti časť obyvateľov pracuje v priemyselných podnikoch v Košiciach a v kameňolomoch v Ruskove.

Rozloha územnej jednoty: 340 ha
Nadmorská výška stredu obce: 208 m n. m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011: spolu 559, z toho 279 (M) a 280 (Ž), priemerný vek 33,45 *(Zdroj: ŠÚ SR)*.

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť slovenská (83%), zastúpené sú národnosti: maďarská, rómska, a česká, nezistené (1,5%).
Občiansku vybavenosť obec tvorí kostol, dom smútku, cintorín, kultúrny dom, obchodná vybavenosť, služby.
Infraštruktúra vzdelávania nie je v obci zastúpená. Deti predškolského veku a školopovinné deti navštevujú školské zariadenia v obciach Bohdanovce a Bidovce.
V obci pôsobí futbalový, turistický a atletický oddiel, cyklistickoturistický klub, každoročne sa organizuje stolnotenisový turnaj. Nachádza sa tu futbalové a multifunkčné ihrisko.

Priemysel
Priemyselná výroba nemá v obciach riešeného územia tradíciu. Obyvatelia dochádzajú za prácou v priemysle najmä do krajského mesta Košice. V obci Nižná Myšľa sú rozvinuté remeselné živnosti.

Poľnohospodárstvo
Orná pôda je využívaná súkromnými agropodnikateľmi a poľnohospodárskymi družstvami. V obci Nižná Myšľa činnosť hospodárskeho dvora (ďalej HD) zanikla, objekty HD sú využívané na nepoľnohospodárske účely. Rastlinnú výrobu v k. ú. zabezpečuje PD Oľšanka,

Košické Oľšany a orientuje sa na produkciu pšenice, ovsa, repky olejnej. HD v obci Vyšná Myšľa je využívaný na účely živočíšnej výroby v obmedzenom rozsahu. Rastlinná výroba je zameraná na pestovanie obilnín, pšena a jačmeňa. V severnej časti k. ú. Blažice v HD je realizovaná živočíšna výroba so zameraním na chov hovädzieho dobytka.

Lesné hospodárstvo
Lesný fond na k. ú. dotknutých obcí je zastúpený len v malom rozsahu a spadá do LHC Slanec. Lesy obhospodarujú urbárske spoločnosti príslušných obcí. V obci Nižná Myšľa sídli Poľovnícke združenie Družba, ktoré pôsobí prevažne v lesoch mimo chotára.

Technická infraštruktúra a doprava

Technická infraštruktúra

Zásobovanie elektrickou energiou
Zásobovanie elektrickou energiou v Košickom kraji je z vlastných zdrojov – elektrárne na území kraja a nadradenej prenosovej sústavy 400 a 220 kV. Hlavným zdrojom sú elektrárne Vojany I a II, Tepláreň Košice, Tepláreň U. S. Steel Košice a Vodná elektráreň Ružín. Ostatné zdroje zohrávajú pri zásobovaní kraja menšiu úlohu.

Obce riešeného územia sú elektrifikované. Elektrická stanica VVN/VN – distribučná sústava, na ktorú sú obce napojené, sa nachádza v Košiciach – ES 110/22 Košice – Juh s možnosťou záskoku v prípade potreby náhradnej dodávky elektriny z ES Haniska pri Košiciach. Dodávka elektrickej energie pre obce je zabezpečená z vonkajších 22 kV vzdušných vedení, na ktoré sú napojené distribučné transformačné stanice TS 22/04 kV.
Lokalita navrhovanej činnosti, železničná trať, je napojená na rozvody elektrickej energie. Trať je elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou 3kV. Na riešenom území, v blízkosti stavby, sa nachádzajú podzemné elektrické vedenia NN (kábel 6 kV).

Zásobovanie plynom
Územím Košického kraja prechádza medzištátny plynovod (MŠP) Bratstvo DN 700 PN 64 a sústava tranzitných plynovodov 3 x DN 1200 PN 75,1 x DN 1400 PN 75, x DN 1400 PN 75. Jeho trasa vedie z Ukrajiny cez územie SR.
V okrese Košice – okolie je trasa vedená v južnej časti okresu. Vedie aj južným okrajom k. ú. Nižná Myšľa, avšak mimo územia navrhovanej činnosti.
Všetky dotknuté obce sú plynofikované. Zdrojom plynu je vysokotlakový plynovod. Napojenie obcí je skupinovou prípojkou plynu. Dodávku plynu zabezpečuje regulačná stanica VTL/STL, z ktorej vychádza zásobovacie potrubie, ktoré privádza plyn do uličných rozvodov vybudovaných v obciach. Odber plynu z týchto rozvodov je u každého odberateľa zabezpečený cez domové regulátory ST/NTL.
Prevádzka navrhovanej činnosti nie je napojená na rozvod plynu.

Zásobovanie pitnou vodou
Obec Nižná Myšľa je zásobovaná pitnou vodou zo skupinového vodovodu Nižná Myšľa - Ždaňa, ktorý spravuje Východoslovenská vodárenská spoločnosť, a. s. Košice. Skupinový vodovod má spoločný vodojem s obsahom 2x150m^3 vybudovaný na svahu Dringač. Zdrojom pitnej vody je prameň Koscelek a vŕtaná studňa neďaleko Koscelku. Rozvody vody sú prevažne liatinové DN 80 a 100.

Obce Vyšná Myšľa a Bohdanovce sú súčasťou skupinového vodovodu Vyšná Myšľa – Bohdanovce, ktorý je zásobovaný z vodného zdroja – vrtu HŠ 19 (Egreš) s kapacitou 20,0 l/s v k. ú. Vyšná Myšľa. Obe obce sú zásobené gravitačne z vodojemu (2x150m^3) Vyšná Myšľa.

Obec Blažice nemá vybudovaný rozvod verejného vodovodu v obci. Má vybudované prívodné potrubie z obce Bohdanovce.

Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje napojenie na rozvod pitnej vody.

Kanalizácia

Obce Nižná Myšľa má vybudovanú len časť kanalizačnej siete, ktorá je napojená na obecnú čistiareň odpadových vôd (ďalej ČOV). Splaškové odpadové vody sú naďalej odvádzané do žúmp a septikov. Dažďové vody z územia obce sú odvedené cestnými priekopami a odtekajú do vodných tokov Hornád a Oľšava.
Obec Bohdanovce má vybudovanú kanalizačnú sieť splaškových odpadových vôd so zaústením do obecných ČOV. Recipientom je tok Olšava. Dažďové vody z územia obce (zo striech, dvorov, komunikácií a priľahlého terénu) odtekajú priekopami a jarkami do miestnych potokov.
Obce Blažice a Vyšná Myšľa nemajú vybudovanú kanalizačnú sieť. Splaškové odpadové vody sú odvádzané do žúmp a septikov. Dažďové vody z územia obcí sú odvedené cestnými priekopami a odtekajú do vodného toku Oľšava.
Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje odvádzanie splaškových odpadových vôd.

Zásobovanie teplom
Vykurovanie objektov v bytovej zástavbe a v objektoch občianskej vybavenosti sa v dotknutých obciach zabezpečuje individuálne. V súčasnosti sa na vykurovanie objektov využívajú plyn, elektrickú energiu alebo sa obyvatelia vrátili k tuhému palivu, resp. k alternatívnym zdrojom.
Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje napojenie na rozvod zásobovania teplom.

Telekomunikácie
Z hľadiska napojenia na telefónnu sieť patria obce riešeného územia do primárnej oblasti Košice (055). Z hľadiska telekomunikačného trhu na tomto území pôsobí niekoľko operátorov. Územie je pokryté signálom všetkých mobilných operátorov, ktorí okrem hlasových služieb ponúkajú aj služby dátové. Väčšina domov má pevnú telefónnu linku. V obciach je funkčný miestny rozhlas.
V blízkosti stavby sa nachádza vedenie diaľkového optického kábla.

V lokalite navrhovanej činnosti – v úseku železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov, sa nachádzajú inžinierske siete infraštruktúry k železničnej trati, ako je vedenie káblov zab-zar, DK a kábla 6kV aj inžinierske siete iných správcov.

Doprava

Cestná doprava

Do územia okresu Košice – okolie zasahujú medzinárodné dopravné trasy komunikačného systému cestnej dopravy SR:

- európska cesta E50: ŠH ČR/SR – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – ŠH SR/UR.
- európska cesta E71 Košice – Kechnec – ŠH SR/MR
- európska cesta E 571: Bratislava – Zvolen – Rožňava – Košice
- diaľnica D1 Košice – Prešov.

Cestný dopravný skelet riešeného územia v smere sever – juh tvorí cesta II. triedy č. II/576 prechádzajúca v trase Bohdanovce – Blažice – Ruskov – Bidovce a cesta II. triedy č. II/552 v smere východ – západ v smere okres Košice IV – Nižná Hutka – Vyšný Čaj – Bohdanovce – Slanec. Križovatka uvedených ciest II. triedy je v zastavanom území obce Bohdanovce. Prostredníctvom cesty II/576 je riešené územie dopravne napojené na nadradenú cestnú sieť Košického kraja, cestu 1/19 (50) Košice – Michalovce. Cestnú dopravnú komunikačnú sieť dotknutých obcí tvoria aj cesty III. triedy.

Na lokalitu navrhovanej činnosti je prístupová cesta zo strany od obce Ruskov po ceste II. triedy II/576 a ceste III. triedy III/3328 ku ŽST Ruskov. Zo strany od obce Ruskov po ceste III. triedy III/3369 ku ŽST Nižná Myšľa. Pozdĺž riešeného úseku je možný prístup na stavenisko pri cestnom nadjazde ponad železničnú trať za obcou Bohdanovce z cesty II. triedy II/552, v obci Vyšná Myšľa z cesty III. triedy III/3370, ktorá križuje trať popod železničný most.

Železničná doprava

Juhovýchodnou časťou územia okresu Košice – okolie vedú významné železničné ťahy:

- základný železničný ťah štátna hranica s UA – Čierna nad Tisou – Košice – Žilina – Bratislava, využívaný na nákladnú a osobnú dopravu. Trať tvorí Z-V dopravnú os Košického kraja s celoštátnym a medzinárodným významom, je súčasťou európskeho koridoru č. V (C-E 40). Trať č. 190 je dvojkoľajná, elektrifikovaná.
- jednokoľajná, elektrifikovaná, širokorozchodná železničná trať ŠH s UA – Maťovce – Haniska pri Košiciach.

Navrhovaný úsek železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov je v kontakte so severnou časťou zastavaného územia obce Nižná Myšľa, južnou časťou obce Bohdanovce a prechádza zastavaným územím obce Vyšná Myšľa.

Letecká doprava

Na území okresu Košice – okolie sa nachádza 8 prevádzkovaných letísk pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve. Jedno z nich sa nachádza v severnej časti k. ú. Vyšná Myšľa, v koridore medzi cestou II/552 a železničnými traťami.

Najbližšie medzinárodné letisko sa nachádza v krajskom meste Košice. Jeho využitie sa v súčasnosti orientuje na civilnú vnútroštátnu dopravu, medzinárodnú osobnú a nákladnú dopravu.

Prevádzka navrhovanej činnosti nemá väzby na leteckú dopravu.

Hromadná doprava obyvateľov
Dopravu obyvateľov do okolitých obcí a do krajského sídla Košice zabezpečuje verejná autobusová doprava spoločnosti SAD – Košická dopravná spoločnosť, a.s., Košice.

Rekreácia a cestovný ruch
Pre riešené územie nie je charakteristický cestovný ruch. Oblasť je vhodná prevažne pre krátkodobý cestovný ruch, najmä pre letný pobyt a letnú turistiku. Je tu možnosť realizácie hlavne nenáročnej poznávacej pešej turistiky, ale aj agroturistiky. Vedie tade niekoľko značených turistických trás. Napr. cez obec Vyšná Myšľa vedie náučný chodník Horný Abov, obec Ruskov je nástupným bodom do Slanských vrchov. V časti Regeta je východisko turistickej trasy v smere Dargov a v smere Slanecký hrad – Skároš - Vyšná a Nižná Myšľa – Veľký Milič – Fuzer (HU). Okolité lesy a vodné toky umožňujú poľovníctvo a rybolov. Pôvodné, staršie rodinné domy v obciach poskytujú potenciál pre chalupárstvo.

Na celom území sú dobré podmienky pre vidiecku turistiku aj pre cykloturistiku. Napr. obec Nižná Myšľa leží na regionálnej cyklotrase Košice – Skároš, cez obec Vyšná Myšľa vedie červená značená cyklotrasa.
Najvýznamnejším historickým prvkom v okolí riešeného územia je zrúcanina Slaneckého hradu z 13. storočia. Južná časť k. ú. Nižná Myšľa je vyčlenené pre stredisko kultúrno - poznávacích aktivít – archeoturizmus. V k. ú. Vyšná Myšľa leží lokalita s názvom Koscelek, kde sa nachádzajú zvyšky stredovekého kostola.
Lokalita navrhovanej činnosti ani jej najbližšie okolie nie je využívané ako rekreačná oblasť a s podobnou funkciou sa v tejto lokalite ani v budúcnosti neuvažuje.

Kultúrnohistorické hodnoty územia

Pamiatkové územia
Podľa evidencie PÚ SR sa v zastavaných územiach dotknutých obcí nachádza niekoľko národných kultúrnych pamiatok (ďalej NKP):
- v obci Nižná Myšľa je evidovaná 1 NKP, – Bývalá jezuitská hospodárska správa,
- v obci Blažice je to 1 NPK – Rímskokatolícky kostol sv. Michala,

V obciach Vyšná Myšľa a Bohdanovce nie je evidovaná žiadna NKP.
Lokalita navrhovanej činnosti nie je súčasťou žiadnej NPK.

Archeologické a paleontologické náleziská
V k. ú. obce *Nižná Myšľa* sú evidované nasledovné archeologické náleziská:
- poloha Hradisko (Várhegy)
- poloha Alamenev
- poloha Pivničky
- poloha Skalka
- poloha Moľva
- poloha Pod hradskou horou
- poloha Kláštor
- poloha Cintorín
- poloha Pod ždanským brehom
- poloha sv. Mikuláša
- poloha Konopiská *(Zdroj ÚPD obce Nižná Myšľa).*

Najbližšie k riešenému úseku železničnej trate v k. ú. Nižná Myšľa sa nachádza archeologická lokalita Várhegy z obdobia staršej a strednej doby bronzovej, ktorá je vzdialená od budúcej stavby 1,5 km. Stavba do tohto územia nebude zasahovať.
Na k. ú. obce *Blažice* sa nachádzajú archeologické lokality s nálezmi z doby kamennej, z obdobia rímskeho až po stredovek. Stavba do týchto území nebude zasahovať.
Riešený úsek železničnej trate nie je súčasťou uvedených archeologických lokalít.
Výskyt paleontologických nálezísk sa v tomto území nepredpokladá.

Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Znečistenie ovzdušia
Hodnotenie kvality ovzdušia vyplýva zo zákona 137/2010 Z. z. o ovzduší.
Na kvalitu ovzdušia majú podstatný vplyv emisná záťaž, meteorologické podmienky a rozptylové podmienky, ktoré ovplyvňuje najmä orografia.

Emisie
Na produkcii emisií v území navrhovanej činnosti majú podiel malé a stredné zdroje znečisťovania ovzdušia. Veľký zdroj znečisťovania ovzdušia tu nie je evidovaný. Zvýšená produkcia emisií v území je počas vykurovacieho obdobia, kedy je znečisťovanie ovzdušia spôsobené exhalátmi z domácich kúrenísk na tuhé a plynné palivo. V letnom období je kvalita ovzdušia negatívne ovplyvňovaná intenzívnou poľnohospodárskou činnosťou v území.

Kvalitu ovzdušia resp. stav znečistenia ovzdušia v hodnotenom území ovplyvňuje diaľkový prenos z priemyselných závodov a energetických zdrojov nachádzajúcich sa na území mesta Košice, kde sú sústredené významné veľké zdroje znečisťovania ovzdušia.
V súčasnosti sa na znečisťovaní ovzdušia stále viac podieľa aj cestná automobilová doprava, ktorá zvyšuje množstvo emisií z výfukových plynov predovšetkým NO_x, prachových častíc a v menšej miere aj benzo(a)pyrénu. V riešenom území je to najmä automobilová doprava v hlavných dopravných koridoroch ciest II. triedy č. II/576 a II/552.

Imisie
Situácia sa na území vybraných miest SR monitoruje v rámci Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia vo vlastníctve SHMÚ a prevádzkovateľov, prostredníctvom monitorovacích staníc. SHMÚ každoročne na základe monitorovania znečistenia ovzdušia navrhuje zoznam oblastí riadenia kvality ovzdušia (ORKO).

Riešené územie nie je oblasťou, ktorá si vyžaduje osobitnú ochranu ovzdušia, preto nemá zriadenú monitorovaciu stanicu na meranie úrovne znečisťovania ovzdušia.
Územie navrhovanej činnosti nepatrí do ORKO.

Najbližšie k hodnotenému územiu sa nachádza monitorovacia stanica južne od mesta Košice, v obci Veľká Ida, kde sa nachádzajú 2 monitorovacie stanice: Veľká Ida-Letná (vo vlastníctve SHMÚ) a Veľká Ida (vo vlastníctve U.S. Steel Košice, s .r. o.). Na monitorovacej stanici Veľká Ida-Letná sú dlhodobo prekračované limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí, zvyčajne pre PM_{10}, $PM_{2,5}$ a BaP, preto územie mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany a V. Ida patrí do ORKO.

Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Kvalita povrchových vôd sa hodnotí podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.
Zdrojom znečistenia povrchových vôd v riešenom území je vypúšťanie znečistených splaškových odpadových vôd a poľnohospodárska činnosť.

Priamo v riešenom úseku železničnej trate, v k. ú. Vyšná Myšľa, sa vykonáva základné monitorovanie a prevádzkové monitorovanie kvality povrchových vôd vo *vodnom útvare H369000O na toku Oľšava* . Ďalšie monitorovacie miesto je pod sútokom Oľšavy a Hornádu vo *vodnom útvare H385000D na toku Hornád*. V roku 2019 bol monitoring vykonávaný v rámci celoslovenskej monitorovacej siete kvality povrchových vôd prostredníctvom SHMÚ v 2 miestach odberu:

- *H369000O Oľšava – Vyšná Myšľa, rkm 6,7*
- *H385000D Hornád – Hidasnémeti, rkm 0*

Hodnoty ukazovateľov na týchto monitorovacích miestach nie sú v súlade s požiadavkami na kvalitu vody podľa Prílohy č.1 NV č. 269/2010 Z. z. v nasledovných častiach:
- v časti A (všeobecné ukazovatele kvality vody) na monitorovacích miestach:
  - H369000O (Oľšava – Vyšná Myšľa) pre CHSK$_{Cr}$, N-NO_2
  - H385000D (Hornád – Hidasnémeti) pre AOX, N-NO_2
- v časti E (hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele kvality vody) na monitorovacích miestach:
  - H385000D (Hornád – Hidasnémeti) pre KB, TKB, EK a KM22

Požiadavky na všetky ostatné ukazovatele na kvalitu vody uvedené v časti A a E boli na predmetných monitorovacích miestach splnené. Splnené boli všetky ukazovatele v časti B (nesyntetické látky), C (syntetické látky) a D (ukazovatele rádioaktivity).

Vysvetlivky:

AOX	*absorbované organic. halogény*	*KB*	*koliformné baktérie*
BSK-5	*biochemická spotreba kyslíka*	*TKB*	*termotolerantné koli. baktérie*
EK	*fekálne streptokoky (črevné enterokoky)*	*KM22*	*kultivované mikroorg. 22°C*
N-NO_2	*dusitanový dusík*		

Kvalita podzemných vôd

Sledovanie kvality podzemných vôd je zabezpečované monitorovacou sieťou SHMÚ, ktorú tvoria vrty nachádzajúce sa v riečnych sedimentoch, kvartérnych a predkvartérnych sedimentoch. Výsledky monitoringu kvality podzemných vôd sú hodnotené podľa NV SR č. 496/2010 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa NV SR č. 354/2006 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na vodu určenú na ľudskú spotrebu a kontrolu kvality vody určenej na ľudskú spotrebu.
Riešené územie je súčasťou kvartérneho útvaru SK1001200P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov oblasti povodia Hornád a predkvartérneho útvaru SK2005200P Medzizrnové podzemné vody Abovskej pahorkatiny oblasti povodia Hornád. Kvalita podzemných vôd v roku 2018 v týchto útvaroch je uvedená v nasledovných tabuľkách:

Ukazovatele prekračujúce medznú hodnotu v kvartérnom útvare podzemných vôd

Útvar podzem. vôd	Základné F-CH ukazovatele	Všeob. organ. látky	Terénne merania	Stop. prvky	Aromat. uhľovod.	Chlórované rozpúšťadlá	Polyaromat. uhľovodíky	Pesticídy
SK1001200 P	Fe, Fe_2^+, Mn, NH_4^+, NO_3^-, $CHSK_{Mn}$, H_2S	TOC	Vodivosť	As, Se	-	-	Naftalén	-

Zdroj: SHMÚ

Ukazovatele prekračujúce medznú hodnotu v predkvartérnych útvaroch podzemných vôd

Útvar podzem. vôd	*Základné F-CH ukazovatele*	*Všeob. organic. látky*	*Terénne merania*	*Stopové prvky*	*Aromat. uhľovod.*	*Chlórované rozpúšťadlá*	*Polyaromatické uhľovodíky*	*Pesticídy*
SK200530OP	-	-	pH	-	-	-	-	-

Zdroj: SHMÚ

Kontaminácia pôdy

Chemická degradácia – pre celé riešené územie sú charakteristické relatívne čisté pôdy.
Na k. ú. Nižná Myšľa prevládajú nekontaminované pôdy (resp. mierne kontaminované pôdy) a vyskytujú sa tiež pôdy s obsahom rizikových prvkov presahujúcich limitné hodnoty B. Limitné hodnoty C nie sú prekračované. Bodové kontaminácie v riešenom území nie sú evidované.
V súvislosti s chemickou degradáciou pôd je nutné poznamenať, že v minulosti boli poľnohospodárske pôdy dotknutých obcí zaťažované aplikáciami agrochemikálií.
Fyzikálna degradácia – poľnohospodárske pôdy všetkých dotknutých k. ú. sú bez veternej erózie.
Pre celé riešené územie je charakteristická slabá vodná erózia poľnohospodárskych pôd.

Odpady

Na produkcii odpadov riešených obcí sa podieľa predovšetkým komunálna sféra a poľnohospodárstvo, menej lesné hospodárstvo.
Nakladanie s odpadmi je zabezpečované v zmysle platnej legislatívy a v súlade so všeobecne záväzným nariadením o nakladaní s komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi na území obcí. V obciach je zavedený separovaný zber odpadov na základné komodity: papier, sklo, plasty a kovy.
Autorizované zariadenie na zhodnocovanie odpadov sa v obciach nenachádza. Na riešenom území nie sú prevádzkované žiadne skládky odpadov.

Environmentálne záťaže

Podľa Informačného systému environmentálnych záťaží (ďalej IS EZ) Slovenskej republiky je v katastrálnych územiach obcí, ktorými prechádza riešený úsek železničnej trate evidovaná jediná pravdepodobná EZ (Register A), v Bohdanovciach. Lokalita je evidovaná pod názvom KS (001) / Bohdanovce - skládka TKO s identifikátorom SK/EZ/KS/342.
V riešenom území nie je evidovaná žiadna EZ (Register B), ani sanovaná/rekultivovaná lokalita (Register C).

Hluk

Hluková záťaž vo vonkajších priestoroch sa hodnotí podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. a vyhlášky č. 237/2009, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007. Vyjadruje sa

ako ekvivalentná hladina hluku (LA_{eq}) resp. ako maximálna hladina hluku (LA_{max}.). Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sa pohybujú v rozmedzí 45 – 70 dB (A), podľa kategórie územia I až IV a korigujú sa podľa miestnych podmienok, denného obdobia a podľa povahy hluku.

Hlavným líniovým zdrojom hluku v obytných častiach obcí pozdĺž riešeného územia je cestná doprava a železničná doprava.

- Zdrojom hluku a vibrácií v obytnej zóna obce Nižná Myšľa je automobilová a železničná doprava. Hlavné cestné koridory vedú mimo územia obce, avšak intenzita dopravy na ceste III. triedy prechádzajúca obcou je relatívne vysoká. Zvýšená dopravná frekvencia je spôsobená prejazdom kamiónov smerujúcich z MR na východ – ide o skracovanie trasy kamiónov. Ďalším dôvodom je prejazd preťažených návesov z neďalekého ťažobného priestoru štrkopiesku v Čani.
- Obytnú zónu obce Vyšná Myšľa negatívne ovplyvňuje predovšetkým hluk zo železničnej dopravy, ktorá prechádza jej zastavaným územím. Hluk z cestnej dopravy je minimálny, keďže obcou prechádzajú len cesty III. triedy, ktoré sú málo frekventované.
- Hluková záťaž obce Bohdanovce je spôsobená automobilovou cestnou dopravou na frekventovanom úseku ciest II. triedy č. 576 a 522, ktoré prechádzajú zastavaným územím obce. Železničná trať spôsobuje hlukovú záťaž len na východnom okraji obce.
- Hlukové pomery obce Blažice negatívne ovplyvňuje hluk z cestnej dopravy na ceste č. II/576, ktorá prechádza stredom zastavaného územia obce. Železničná doprava nemá významný negatívny vplyv na obytné územie obce.

Zdravotný stav obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov, medzi ktoré patrí aj životné prostredie.

Ukazovatele zdravotného stavu u dospelých obyvateľov boli hodnotené na základe údajov úmrtnosti na choroby dýchacej sústavy, obehovej sústavy a nádorových ochorení, ktoré sa najčastejšie uvádzajú v súvislosti so znečisteným životným prostredím. Údaje boli čerpané z databáz Národného centra zdravotníckych informácií SR.

Zdravotný stav v danej lokalite odvodzujeme z údajov NCZI a Štatistického úradu. Uvedené databázy poskytujú údaje na úrovni krajskej a okresnej úrovni.

Zmenou navrhovanej činnosti sa :

- Nepredpokladá zmena individuálnych faktorov životného štýlu.
- Nepredpokladajú zmeny sociálnych a komunitných vplyvov.

Porovnanie zdravotného stavu obyvateľov v SR a v okrese Košice - okolie

Zdravotný stav obyvateľov bol hodnotený na základe údajov strednej dĺžky života, úmrtnosti na choroby dýchacej a obehovej sústavy a nádorových ochorení, ktoré sa najčastejšie uvádzajú súvislosti so znečisteným životným prostredím.

V štruktúre obyvateľstva v SR podľa pohlavia muži prevládajú do vekovej kategórie 45 – 49 rokov vrátane. Najvyšší podiel majú vo vekovej kategórii 35 – 39 rokov, kde tvoria 51,5 %. V kategóriách 50 a viac rokov začína a so zvyšujúcim sa vekom narastá početná prevaha žien. Najvýraznejší podiel žien je vo vekovej kategórii 85-ročných a starších, kde tvoria 72,1 %.

Predproduktívna zložka obyvateľstva je na úrovni 15 % celkového počtu obyvateľov. Oproti roku 2007 bol v roku 2016 počet obyvateľov v predproduktívnom veku nižší približne o 11-tisíc (0,3 bodu). Pozitívom je medziročný nárast, takmer o 8,2 tisíca osôb. Tento nárast bol v sledovanom období (2007 – 2016) najvyšší v rámci medziročných porovnaní.

Stredný stav a pohyb obyvateľstva

Uzemie	Zivonarodení	Zomretí	Prirodzený prírastok	Celkový prírastok
	na 1 000 obyvateľov			
Košický kraj	11,2	9,00	2,2	1,8
Okres Košice – okolie	13,4	8,7	4,8	11,4

Zdroj: Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2016

Stredná dĺžka života

Muži	Stredná dĺžka života	Ženy	Stredná dĺžka života
SR	70,51	SR	78,8
Okres Košice - okolie	68,25	Okres Košice - okolie	76,78

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na choroby dýchacieho systému

Muži		Ženy	
SR	0,83	SR	0,35
Okres Košice - okolie	1,03	Okres Košice - okolie	0,42

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na choroby obehovej sústavy

Muži		Ženy	
SR	6,08	SR	3,96
Okres Košice - okolie	7,19	Okres Košice - okolie	4,79

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na nádorové ochorenia

Muži		Ženy	
SR	2,93	SR	1,46
Okres Košice - okolie	3,31	Okres Košice - okolie	1,37

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

V Slovenskej republike dlhodobo pretrváva nadúmrtnosť mužov. V roku 2016 predstavoval podiel úmrtí mužov na celkovom počte úmrtí približne 51 %. Na 1 000 zomretých žien tak pripadlo 1 046 zomretých mužov. Nadúmrtnosť mužov sa výraznejšie prejavuje vo vyšších vekových kategóriách. Najvýraznejší rozdiel, až 71,3 % úmrtí, tvorili muži v kategórii 55 – 59

rokov. Od tejto vekovej kategórie sa podiel úmrtí mužskej populácie znižuje. Od kategórie nad 80 rokov už dominuje úmrtnosť žien.

Zdravotný stav obyvateľov v okrese Košice - okolie sa v porovnaní so zdravotným stavom obyvateľov celej SR mierne odlišuje. V okrese Košice - okolie je stredná dĺžka života mužov a žien nižšia ako je slovenský priemer. Miera úmrtnosti na choroby obehovej sústavy, choroby dýchacieho systému ako aj nádorové ochorenia je vyššia ako celoslovenský priemer. Odlišnosti zistené u obyvateľov okresu Košice - okolie nie sú natoľko výrazné, aby sa mohli jednoznačne pripísať len vplyvu súčasného znečistenia životného prostredia. Na týchto rozdieloch zdravotného stavu obyvateľov sa môže podieľať napr. aj životný štýl, prípadne genetické faktory.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Zmena navrhovanej činnosti „**Nižná Myšľa - Ruskov, Komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR, mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“** nebude mať významný dopad na ochranu životného prostredia.

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie
Z hľadiska časového pôsobenia očakávaných vplyvov ich možno rozdeliť na vplyvy spojené so sanáciou podvalového podložia a vplyvy vznikajúce počas prevádzky tejto stavby.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nepredpokladáme žiaden negatívny vplyv na horninové prostredie a nerastné suroviny.
Vzhľadom na charakter územia nie je predpoklad pre vznik geodynamických javov. Objemy výkopov a násypov nespôsobia významné zmeny reliéfu územia. Riešená stavba nebude meniť zárez ani násyp. Koľaj po rekonštrukcii ostáva v osi existujúcej koľaje.

Železničná trať je vedená zväčša na násypoch výšky 1 až 15 m prípadne plytkými odrezmi a zárezmi ľavobrežnými svahmi aluviálnej nivy rieky Olšava, pričom v žkm cca 83,300–83,600 prekračuje nivu a tok Olšavy a prechádza na pravobrežné svahy nivy.
V rámci podrobného inžinierskogeologického prieskumu boli v predmetnom úseku zrealizované 3 ks prieskumných vrtov V-1 až V-3. Okrem toho boli využité i archívne geologické diela, realizované v okolí v minulosti.
Výraznejšie **zárezy a odrezy** na trati sú v žkm 78,800 – 79,000, žkm 79,400 – 79,600,žkm 80,600 – 80,970, žkm 82,640 – 83,290. V týchto miestach je trať zarezaná do pôvodného polygenetického pokryvu územia resp. až do neogénneho komplexu podobného charakteru.

V riešenom úseku železničnej trate bol realizovaný inžiniersko-geologické prieskum v 10/2020 pod názvom „ŽST Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia koľaje č.2, č.ú.333/2020/ZA“. Prieskumné práce potvrdili, že „*antropogénne sedimenty* predstavujú bezprostredné podvalové podložie na celom riešenom úseku železničnej trate. V prevažnej miere ide o koľajové kamenivo, podkladové vrstvy a redeponované lokálne zeminy polygenetického (eolicko-deluviálno-fluviálneho) pôvodu z ktorých je budované teleso násypu. Tieto zeminy boli v prevažnej miere aj skúšané počas statických zaťažovacích skúšok

a dynamických penetračných skúšok.“ *(Zdroj:Projekt rekonštrukcie železničnej trate, SUDOP Košice, a. s.).*

Zjavné stabilitné problémy násypových telies neboli počas prieskumu indentifikované, detailné overenie pretvárania nebolo možné z dôvodu zarastenia svahov násypov náletovými drevinami. Predpokladáme však výskyt pomalých plazivých pohybov pretvárania telesa násypov z dôvodu prítomnosti jemnozrnných vysoko a strednoplastických zemín. Tomuto fenoménu možno pripísať i nestabilitu niektorých trakčných stožiarov.
Na základe dokumentácie kopaných sond a vyhodnotenie sond dynamickej penetrácie možno povedať, že hrúbka vrstvy koľajového kameniva a podkladných vrstiev dosahuje 0,5 –1,4 m. V dosahu chodu čističky koľajového kameniva (t. j. do cca 0,3 až 0,4 m pod spodnou hranou podvalov) je koľajové kamenivo relatívne málo znečistené a má charakter štrku zle zrneného (G2/GPY) až štrku s prímesou jemnozrnnej zeminy (G3/G-FY). Pod touto hĺbkou je koľajové kamenivo značne znečistené jemnozrnnou frakciou a nadobúda charakter štrkov ílovitých a siltovitých (G5/GCY, G4/GMY). Kamenivo je prevažne stredne uľahnuté, lokálne boli zistené i silno uľahnuté až zaklinené polohy koľajového kameniva. Odporúčaná hodnota do výpočtov je E0r = 19 MPa. *(Zdroj: Projekt rekonštrukcie železničnej trate, SUDOP Košice, a.s.).*

Vplyvy počas výstavby
V tejto etape budú narušené povrchové vrstvy horninového prostredia dotknutých území. Po odstránení vegetačného pokryvu stúpne možnosť vzniku plošnej erózie a pri narušení svahov zasa aktivizácie svahových pohybov.

Navrhovaná činnosť bude mať počas výstavby mierne negatívny vplyv spočívajúci v zásahu do podložia pri výkopových prácach. Potenciálnym zdrojom znečistenia môžu byť havarijné situácie (únik ropných látok, technologická havária) zo stavebných a dopravných mechanizmov. Tieto však majú však iba povahu možných rizík. Nepredpokladá sa, že dopady počas výstavby by mali významnejší vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a reliéf. V zásade však musia byť dodržané rozhľadové podmienky a bezpečnosť prevádzkovania dopravy na dopravnej ceste.

Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného telesa trate (resp. štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku) znečisteného ropnými látkami príp. fekálnym znečistením.

Súčasné vedenie železničnej trate priamo nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru nerastných surovín či chráneného ložiskového územia. Navrhovaná činnosť neprichádza do styku so žiadnou významnou geologickou lokalitou, nepredpokladáme preto žiadne vplyvy na tieto zložky životného prostredia.

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

Vplyvy na ovzdušie

Vplyvy počas výstavby
Počas realizácie navrhovanej činnosti je predpoklad, že dôjde lokálne k ovplyvneniu ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami. Zvýšená prašnosť sa prejaví v dôsledku zvýšeného pohybu motorových vozidiel, stavebných mechanizmov, mobilných recyklačných zariadení a samotného stavebného procesu ako sú búracie práce, zemné a stavebné práce. Zvýšená prašnosť sa prejaví najmä v období dlhšieho sucha a vo veterných dňoch.

Navrhovaná činnosť počas jej realizácie bude predstavovať príspevok k znečisťovaniu ovzdušia, ale je predpoklad, že na základe vykonaných príslušných opatrení na zamedzenie prašnosti nebudú prekročené zákonom stanovené limitné hodnoty znečisťujúcich látok.

Vplyvy počas prevádzky
Prevádzkou železničnej trate nevzniknú nové stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia. Doprava je elektrifikovaná a zabezpečujú ju elektrické lokomotívy.

Koľajové vozidlá svojím prejazdom môžu spôsobiť v tesnej blízkosti trate sekundárnu prašnosť. Ide však len o mierne negatívny vplyv, ktorý rekonštrukciou železničnej trate nebude ovplyvnený. Kvalita ovzdušia v blízkosti železničnej trate sa nezhorší.

Súčasťou prevádzky rekonštruovanej trate budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia: náhradný zdroj elektriny ktorým sa zaisťuje zabezpečovacie zariadenie na trati a v stanici pre riadenie vlakovej dopravy.

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

Vplyvy na povrchové a podzemné vody
Výstavba a prevádzka navrhovaného zariadenia neovplyvní významne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať významný vplyv na kvalitatívno-kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd.

Lokalita navrhovanej činnosti, riešený úsek železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov, nie je súčasťou žiadneho vodohospodársky chráneného územia alebo pásma hygienickej ochrany vodného zdroja.
Širším dotknutým územím pre realizácii plánovanej modernizácie žel. trate vo vymedzenom traťovom úseku bude okres Košice - okolie v údolnej nive rieky Hornád. Navrhovaný úsek železničnej trate na k. ú. Nižná Myšľa neprechádza inundačným územím rieky Hornád.

Celým riešeným územím úseku železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov preteká vodohospodársky významný vodný tok Oľšava a niekoľko potokov, ktoré trať križuje.

Katastrálnym územím Blažice preteká vodárenský vodný tok Bystrý potok. Bohdanovský, Bradniansky a Garbovský potok odvodňujú k. ú. Bohdanoviec a Vyšnej Myšle.

Priamo v riešenom úseku železničnej trate, v k. ú. Vyšná Myšľa, sa vykonáva základné monitorovanie a prevádzkové monitorovanie kvality povrchových vôd vo *vodnom útvare H369000O na toku Oľšava.*

Počas prevádzky rekonštruovanej trate nepredpokladáme negatívny vplyv na povrchové a podzemné vody pri dodržaní prevádzkových predpisov. Negatívny vplyv na podzemné vody je možný pri nepredvídateľných udalostiach ako je havária nákladných vozňov z ropnými a inými znečisťujúcimi látkami.

Zmenou navrhovanej činnosti sa zlepší odvodnenie jestvujúcich priepustov.

Vplyvy na povrchové vody spojené so zmenou navrhovanej činnosti nebudú významné, nakoľko aj v súčasnej dobe dochádza k priamemu kontaktu železničnej trati s povrchovými vodami.
V súvislosti s realizáciou zmeny v rámci terénnych prác a jej prevádzkou vzhľadom na jej funkciu/charakter a pri dodržaní príslušných technicko – organizačných a bezpečnostných opatrení počas výstavby nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie režimu, kvality, fyzikálno chemických vlastností podzemných ani povrchových vôd.

Vplyvy na pôdu
Prevádzka svojou činnosťou nebude však pôsobiť na pôdu resp. horninové prostredie kontaminujúco. Navrhovaná stavba „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“ sa nachádza na pozemkoch vo vlastníctve SR v správe ŽSR a ZSSK.
Stavba v max. miere dodržuje vymedzené územie areálu a nedôjde k záberu nových pozemkov. Taktiež navrhovaná stavba v max. miere rešpektuje existujúce priemyselné objekty, objekty a podzemné inžinierske siete.

Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie pôd javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok.
V priebehu výstavby, ktorá bude v maximálnej možnej miere realizovaná v priestore železničnej trate a jej ochrannom pásme, bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov, čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.

Počas prevádzky
Negatívny vplyv na pôdu môžeme predpokladať len pri nepredvídateľnej udalosti ako je havária nákladného vozňa (cisterny) s obsahom ropných látok alebo iných znečisťujúcich látok.
Devastačným faktorom pôdy v období prevádzky zostávajú odpadky vyhadzované z vlaku nedisciplinovanými cestujúcimi. Čiastočne tomu zabraňuje zavádzanie modernizovaných vlakov s klimatizáciou, pri ktorých nie je možné okná otvoriť.

Vplyvy na krajinu, scenériu, chránené územia a genofondové lokality
Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k narušeniu súčasnej scenérie územia z hlavných pozícií vnímania. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene funkčného využitia dotknutej lokality.

Pribudnú niektoré objekty, niektoré budú zbúrané (predpoklad nevyhovujúce trakčné stĺpy) a niektoré rekonštruované. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene funkčného využitia dotknutej lokality.
Scenéria krajiny bude negatívne ovplyvnená len počas búracích prác a výstavby.

Výstavbou nedôjde k žiadnym významným vplyvom na genofond ani biodiverzitu dotknutého územia.
Na hodnotenom území železničnej trate ani v jej blízkom okolí sa nenachádzajú významné a vzácne biotopy, resp. biotopy európskeho alebo národného významu. *Úsek železničnej trate v k. ú. Vyšná a Nižná Myšľa križuje rieku Oľšava, ktorá predstavuje hydrický biokoridor v území.*
Jediná mokraď v obci Vyšná Myšľa, ktorá má lokálny význam, sa nachádza v blízkosti riešeného úseku železničnej trate.

Pre realizáciu hodnotenej stavby nebude z dôvodu potreby uvoľnenia priestoru pre realizáciu nových stavebných objektov nutné zrealizovať výrub a výsek drevín.
V rámci stavby sa predpokladá s čistením svahov železničného telesa, ktoré je zarastené kríkmi z dôvodu zanedbanej údržby ako aj odstránením náletových drevín v jestvujúcich priepustoch.
Oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby sa významná zmena vplyvu na biodiverzitu územia nepredpokladá. Negatívne vplyvy navrhovanej zmeny stavby na biodiverzitu neboli identifikované.

Vplyvy na dopravu
Pohyb stavebných mechanizmov v dotknutom území, dovoz i odvoz stavebného materiálu budú mať za následok nepatrný dočasný nárast intenzity automobilovej dopravy v území.
V zmene navrhovanej činnosti počas prevádzky nedôjde k zmene dopravy. K zvýšeniu bezpečnosti dopravy prispejú aj rekonštrukcie existujúcich mostných objektov, ktoré sú vo viacerých prípadoch už technicky nevyhovujúce. Z „Plánu udržateľnosti mobility Košického samosprávneho kraja, 2020“ bol jedným z hlavných problémov identifikovaný i zlý stavebný stav železníc, ich nedostatočná údržba a modernizácia, zlá kvalita železničných zastávok a staníc.
Zmena navrhovanej činnosti v predmetnom úseku trate je oproti nulovému stavu z pohľadu jej vplyvov na dopravu pozitívna a prospešná.

Vplyvy na obyvateľstvo a urbanizované prostredie

Vplyvy na obyvateľstvo
V rámci hodnotenia vplyvov možno porovnať vplyvy počas výstavby a počas prevádzky, a to tak negatívne, ako aj pozitívne.

Narušenie pohody a kvality života v blízkosti riešeného územia zmeny môže nastať počas stavebnej činnosti. Vplyv výstavby možno minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie (napr. čistenie automobilov, kropenie komunikácie pri výjazde zo staveniska podľa klimatických podmienok, atď.). Týmito opatreniami môžu byť nežiaduce účinky zmeny navrhovanej činnosti počas jej výstavby účelovo potlačené. Stavenisková doprava bude využívať už vybudovanú dopravnú infraštruktúru.

Vplyvy počas realizácie zmeny budú dočasné, lokálne a časovo obmedzené na samotnú etapu výstavby.

Počas výstavby sa predpokladá:

- zvýšená sekundárna prašnosť,
- zvýšené emisie z výfukových plynov stavebnej techniky,
- zvýšenie vibrácií počas prejazdu nákladných automobilov a práci ťažkých mechanizmov,
- zvýšená hlučnosť súvisiaca s prevádzkou stavebných mechanizmov,
- vytvorenie nových pracovných príležitostí.

Uvažovaná investičná akcia nevyvoláva negatívne vplyvy na obyvateľstvo. Priame vplyvy zo zvýšenia intenzity dopravy (hluk, prašnosť) v čase výstavby považovať štandardné pri takomto druhu výstavby.

Vplyvy počas prevádzky

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

Navrhovaný úsek železničnej trate Nižná Myšľa – Ruskov je v kontakte so severnou časťou zastavaného územia obce Nižná Myšľa, južnou časťou obce Bohdanovce a prechádza zastavaným územím obce Vyšná Myšľa.

Navrhovanou rekonštrukciou trate sa dosiahnu pozitívne vplyvy na dotknuté obyvateľstvo :

- zníženie hluku použitím najnovších konštrukčných prvkov upevnenia koľajníc, koľajnice budú priebežne zvarené bez deliacich stykov,
- obnovenie funkčnosti a stability jestvujúcich priepustov,
- rekonštrukcia nástupíšť Vyšná Myšľa, Bohdanovce - vybudovanie nového osvetlenia a obnovenie oplotenia v zastávke Bohdanovce medzi NRT a ŠRT.

V rámci rekonštrukcie na zastávke Nižná Myšľa nástupište pri koľaji č.2 sa navrhne nové, v súlade s platnou legislatívou. Výška nástupnej hrany bude 550 mm nad STKP a dĺžka sa skráti zo súčasnej dĺžky 227 m v zmysle dopravnej technológie (na dĺž ku 200 m). Nástupište bude s prístreškom pre cestujúcich vo vyhotovení antivandal s osvetlením. Navrhnutá bude rekonštrukcia prístupových komunikácií na nástupište.
Rekonštrukciu nástupišťa bude prispôsobená k novému vonkajšiemu osvetleniu a káblom uloženým v zemi.

V riešenom úseku trate sa nachádza 11 mostov. Každý most bude riešený v samostatnom SO.
Stavba sa týka rekonštrukcie koľaje č.2, jedná sa však o dvojkoľajnú železničnú trať v časti v súbehu s koľajou ŠRT. Vzhľadom na KRŽZ a umiestnenie v zemnom telese je potrebné na moste vykonať stavebné úpravy, a to izoláciu formou zabudovania izolačných pásov po odobraní koľajového lôžka na zamedzenie priesakom vlhkosti v klenbe, oprava povrchov a chýb.

Oprava závad na mostoch podľa revíznych správ sa bude posudzovať pre každý most samostatne a rozsah bude upresnený v projektovej dokumentácii.

Zmena navrhovanej činnosti počas jej prevádzky nebude predstavovať v danom území nový zdroj hlukového zaťaženia.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

V celom riešenom úseku železničnej trate a jej blízkom okolí je výskyt pôvodných spoločenstiev fauny výrazne ovplyvnený antropogénnou činnosťou v území. Vo faune sú zastúpené prevažne druhy viazané na voľnú oráčinovú krajinu, trvalé trávnaté porasty a lúky, menej na biotopy ľudských sídiel. Vzhľadom na veľmi nízku lesnatosť riešených katastrov je zastúpenie druhov viazaných na biotopy lesov a krovín v krajine, minimálne. Avšak v celom riešenom území a v jeho širšom zázemí má významné zastúpenie avifauna.

Pre existujúci úsek železničnej trate a jeho blízke okolie je charakteristická najmä orná pôda a intenzívne používané trvalé trávnaté porasty. Miestami prechádza trasa zarastajúcimi trvalými trávnatými porastmi, mozaikovými štruktúrami a krátkymi úsekmi listnatých lesov. Na ruderálnych stanoviskách okolo železničnej trate sa ojedinele vyskytujú inváznе druhy rastlín ako napr. zlatobyľ obrovská.
Priamo v riešenom úseku železničnej trate nie sú evidované lokality s výskytom vzácnych a ohrozených druhov rastlín, čo je charakteristické pre širšie okolie riešeného územia.

Najvýznamnejším vplyvom na flóru a faunu bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami. Na niektorých úsekoch bude potrebné úplné odstránenie súčasných drevinových porastov (rôzne druhy drevín, lesné a brehové porasty na mieste preložky trate a i.), ktoré je zarastené náletovou zeleňou a inváznymi druhmi rastlín z dôvodu zanedbanej údržby. Na iných pôjde len o dočasné zábery (pohyb stavebných mechanizmov, umiestnenie depónií a pod).
Dočasne potrebné plochy len pre túto fázu však budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu.

V tejto súvislosti tiež možno konštatovať, že prevádzkou činnosti nebude k záberu žiadnych významných biotopov, ani k riziku ohrozenia alebo likvidácie vzácnych alebo chránených zástupcov fauny a flóry, či záberu ich reprodukčných biotopov.

Vplyvy na chránené územia
Železničná trať a jej ochranné pásmo sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nenachádzajú sa tu žiadne vyhlásené ani navrhované veľkoplošné alebo maloplošné chránené územia. Pozdĺž železničnej trate nebol zaznamenaný výskyt chránených rastlinných druhov európskeho alebo národného významu. Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje výrub žiadneho stromu.

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

Vplyv na krajinu
V krajinnom priestore vystupuje železničná trať ako už zabudovaný prvok.

V súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nepredpokladáme významnú zmenu štruktúry a využívania krajiny. Mierou stavebných zásahov do existujúcej štruktúry krajiny navrhovaná investičná činnosť nenaruší funkčný potenciál dotknutého územia.

V súvislosti s trate negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny neboli identifikované. Oproti nulovému variantu budú vplyvy zmeny na štruktúru a využívanie krajiny trvalé, prospešné s regionálnym charakterom.

- **Iné vplyvy**

Vzhľadom na charakter a rozsah stavby, rozptýlenosť staveniska a organizáciu železničnej dopravy, vyplývajúcu z potreby výluk na koľaji širokorozchodnej trate(ŠRT), možno stavenisko považovať za náročné so zvýšením nárokov na bezpečnosť práce. Počas realizácie je zhotoviteľ povinný znižovať prašnosť a hlučnosť stavby. Materiál vyzískaný z búracích prác dopravovať zaplachtený, nebezpečné odpady zneškodňovať odvozom na skládky prostredníctvom organizácie oprávnenej nakladať s nebezpečným odpadom.
Odstránené krovie budú štiepkované a hmota bude použitá ako mulč na kompostovanie.

Pri prácach je nutné dodržiavať BOZ pri práci a vyhlášku č. 74/1990 o BOZ pri stavebných prácach. Pri výstavbe a následnej prevádzke je nutné dodržiavať zákon č. 124/2006 o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a doplnení niektorých zákonov.
Bude dodržaný zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
Všeobecné požiadavky na stavbu ustanovuje Vyhláška MŽP SR č. 532/2002.

Hodnotenie zdravotných rizík
Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti neočakávajú sa žiadne zdravotné riziká pre obyvateľstvo. Zamestnanci spoločnosti budú poučení o možných rizikách a budú chránení OOPP. Vzhľadom na charakter prevádzky nie je predpoklad ohrozenia zdravia.
Na ochranu zamestnancov pred zdravotnými rizikami na pracovisku bude zamestnávateľ povinný vykonať súbor opatrení definovaných platnou legislatívou.

Vplyvy počas výstavby

Rozhodujúcim vplyvom výstavby a prevádzky rekonštruovanej železničnej trate na obyvateľstvo je hluk.
Etapa výstavby rekonštrukcie trate bude spojená so zvýšenou hladinou hluku a prašnosti v blízkosti železničného telesa a súvisiacich stavebných objektov, ktoré narušia celkovú pohodu obyvateľstva v bezprostrednom okolí staveniska. Hlavnými zdrojmi hluku budú ťažké mechanizmy realizujúce zemné práce a prejazdy automobilov s materiálmi. Toto nepriaznivé ovplyvnenie hladiny hluku však bude obmedzené len na etapu výstavby. Realizácia výstavby bude prebiehať etapovite, čo znamená že nebudú naraz ovplyvnení hlukom a prašnosťou všetci obyvatelia bývajúci v okolí celej trate.

Určité krátkodobé zhoršenie voči súčasnému stavu sa teda prejaví počas realizácie stavebných a montážnych prác v týchto oblastiach:

- zvýšená hladina hluku,

- možný vplyv vibrácii a otrasov,
- zhoršenie kvality ovzdušia (prašnosť).

Vplyvy počas prevádzky
Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sa pohybujú v rozmedzí 45 – 70 dB (A), podľa kategórie územia I až IV a korigujú sa podľa miestnych podmienok, denného obdobia a podľa povahy hluku.

Hlavným líniovým zdrojom hluku v obytných častiach obcí pozdĺž riešeného územia je cestná doprava a železničná doprava. Medzi pozitívne vplyvy môžeme zaradiť vplyv na dopravu, ktorý sa prejaví jej zlepšením bezpečnosti, plynulosti premávky a komfortu dopravy .

Po realizácii rekonštruovaného úseku trate ŽSR, vzhľadom na stavebno – technické riešenie zmeny a pri realizácii príslušných opatrení počas jej výstavby nepredpokladáme vznik preťažených lokalít v hodnotenom území zmeny s následkom významného zhoršenia zdravia obyvateľstva, resp. stavu životného prostredia.
Ide najmä o zníženie intenzity hluku a vibrácií z titulu lepšej konštrukcie železničného spodku a zvršku.

ĎALŠIE MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

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

- zlyhaní technických opatrení – poruchy a havárie technologických strojov a dopravných prostriedkov, havarijný únik pohonných hmôt alebo vybraných látok do horninového prostredia a podzemných vôd,
- zlyhaní ľudského faktora – nedodržanie pracovnej a technologickej disciplíny,
- prírodných vplyvoch – zmena počasia - prívalové dažde, úder blesku, nepriaznivé poveternostné podmienky.

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

TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ OPATRENIA

V etape výstavby

- počas výstavby bude potrebné vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej a železničnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.), počas uzávierky priecestia sa vyznačí na cestnej komunikácii obchádzková trasa.
- počas realizácie stavby trate musí byť zabezpečená neprerušená prevádzka na pôvodnej trati. Celý úsek trate v dĺžke 6,596 km, ktorý sa bude rekonštruovať je dvojkoľajný.
- zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach,

- pri výstavbe v maximálnej možnej miere plniť Hierarchiu odpadového hospodárstva, hlavne pre vyťaženú zeminu z násypov a štrkov zo železničného zvršku resp. štrkového lôžka.
- v prípade úniku ropných látok a oleja na terén realizovať zneškodnenie zasiahnutej zeminy podľa zásad nakladania so znečisťujúcimi látkami,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel- rieši dodávateľ stavby resp. stavebný dozor.
- počas výstavby prísne dodržiavať bezpečnostné a hygienické normy a dôsledne dodržiavať všetky právne predpisy a nariadenia týkajúce sa zhodnocovania a zneškodňovania odpadov, ktorý vznikne počas výstavby a ktorý je umiestnený na predmetnom území,
- prevádzkovateľ je povinný maximálne obmedziť manipulačné práce so suchými prašnými materiálmi na voľnom priestranstve za nepriaznivých meteorologických podmienok a podmienok okolia,
- prepravovať prašné stavebné materiály prekryté, resp. v paletách,
- stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku vykonávať len v doobedňajších hodinách,
- prednostne používať stavebné stroje a zariadenia s akustickými parametrami v zmysle požiadaviek uvedených v Nariadenia vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, v platnom znení,
- stavebné činnosti, pri vykonávaní ktorých dochádza k prenosu vibrácií do podložia a šíreniu štrukturálneho hluku do okolitého prostredia (napr. narážanie pilót a pod.), nahradiť inými technologickými postupmi, napr. vŕtaním,
- trasy pohybov nákladných vozidiel plánovať cez miesta čo najviac vzdialené od územia s funkciou bývania, na dopravu sa budú využívať existujúce poľne, miestne alebo štátne cesty.
- poučiť všetkých dodávateľov na stavbe, na potrebu ochrany okolia stavby pred hlukom z ich činnosti,
- vykonávať priebežné merania hluku zo stavebnej činnosti v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore; v prípade prekračovania prípustných hodnôt určujúcej veličiny v zmysle platnej legislatívy, operatívne navrhnúť možné technicko - organizačné opatrenia na zníženie hlukovej záťaže v sledovanom chránenom vonkajšom priestore,
- stavebný dvor a dvor stavebných mechanizmov umiestniť čo najďalej od územia s funkciou bývania,
- odpady z pozemku a zo stavby odovzdať oprávnenej osobe na zhodnotenie resp. zneškodnenie alebo využiť pri stavbe,
- zemina potrebná pre opätovné použitie a zásypy sa budú ukladať v priestore staveniska (napr. pozdĺž výkopov, resp. na ďalšej voľnej ploche) a následne sa použije, nepoužitú zeminu odovzdať oprávnenej spoločnosti,
- na stavbe dodržiavať právne a technické normy na ochranu podzemných vôd pre manipulácie s ropnými látkami,
- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru .

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy

Dočasne zabraté plochy prinavrátiť po skončení stavebných prác do pôvodného stavu navezením ornice a následným zatrávnením, resp. zazelenaním.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody

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

Opatrenia z hľadiska ochrany ovzdušia

Pri návrhu rozsahu opatrení sa vychádza najmä z nebezpečnosti prachu, hmotnostného toku emisií, trvania emisií, meteorologických podmienok a podmienok okolia.

- Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
- Dráhu pádu pri sypaní prašných materiálov je potrebné obmedziť, napríklad sypaním pomocou vodiacich plechov.
- Pri úprave stavebného odpadu, napríklad drvenie a súvisiace činnosti, ktoré sú vykonávané na voľnom priestranstve a pre ktoré nemožno podľa najlepšej dostupnej techniky riešiť odprašovanie zakapotovaním a odlučovaním, je potrebné udržiavať dostatočnú vlhkosť na zabránenie alebo obmedzenie prašnosti.
- Dopravné cesty a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.
- Pri skladovaní prašných materiálov na stavenisku resp. na plochách na to zriadených je potrebné zakryť povrch skladovaných prašných materiálov/odpadov resp. udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov/odpadov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy

- Počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor stavebného dozoru (zabezpečenie súladu so všeobecne záväznými právnymi predpisov v oblasti životného prostredia).
- Minimalizovať odstraňovanie vegetačného krytu.
- Odstraňovať zistené invázne druhy, aby sa zabránilo ich šíreniu.
- Počas výstavby ako prístupové cesty využívať dnes existujúce poľné a lesné cesty a zachovať tak diverzitu územia.
- Pri pohybe stavebných mechanizmov vo zvýšenej miere predchádzať kolíziám s prípadnými migrujúcimi terestrickými druhmi živočíchov (obojživelníky, plazy, cicavce).
- Po ukončení výstavby zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu opustených plôch terajšej trate a dočasne zabratých plôch stavenísk.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu

Minimalizovať priame zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability, zásahy obmedziť len na nevyhnutnú mieru.

Kompenzačné opatrenia

Rekonštrukcia predmetnej železničnej trate si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.

Podľa § 12 ods. 2 písm. l) zákona NR SR č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov a podľa § 4 písm. c) Nariadenia vlády SR č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov sa na odňatie pôdy na účely výstavby železničnej dráhy nevzťahuje povinnosť zaplatiť odvod.

VYHODNOTENIE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ZMENY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V predchádzajúcich kapitolách boli popísané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti. Nepredpokladáme vznik takých vyvolaných súvislostí, ktoré by mohli spôsobiť vplyvy v danom prostredí s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia a vzhľadom na druh, formu a stupeň existujúcej ochrany prírody, prírodných zdrojov a kultúrnych pamiatok v riešenom území zmeny a jeho okolí.

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v zastavaných obytných častiach dotknutých sídiel, ako aj mimo zastavaného územia v telese existujúcej trate. Vzhľadom na charakter a stavebno – technické riešenie navrhovaných stavebných objektov pôjde o činnosti, ktoré výrazne nezaťažujú životné prostredie. Koľaj po rekonštrukcii ostáva v osi existujúcej koľaje.

Synergické a kumulatívne vplyvy

Synergické a kumulatívne vplyvy predstavujú vplyvy, ktoré majú multiplikačný efekt, pôsobia spoločne s inými vplyvmi, a tým sa ich účinok v danom priestore znásobuje. Ide o hodnotenie vplyvov, ktorých samostatné pôsobenie nie je významné, ale v kombinácií s inými vplyvmi môže byť ich vplyv identifikovaný. V trase zmeny navrhovanej činnosti sa nepripravuje, neplánuje iná/nová dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s hodnotenou činnosťou na dané územie. Zmena navrhovanej činnosti v jej trase zachováva všetky existujúce križovania s cestnou i železničnou sieťou.

Vzhľadom na stavebno – technické riešenie zmeny a pri realizácii príslušných opatrení počas jej výstavby nepredpokladáme vznik preťažených lokalít v hodnotenom území zmeny s následkom významného zhoršenia zdravia obyvateľstva, resp. stavu životného prostredia.

Z hodnotenia vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá/nebolo identifikované významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia realizácií iných projektov zadefinovaných v územných plánoch dotknutých sídiel.

Významné synergické a kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, na chránené územia, pamiatky, krajinu, pamiatky kultúrneho dedičstva a materiálové zdroje v spojení s inou činnosťou, nepredpokladáme.

V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Názov zmeny navrhovanej činnosti :

Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa

Navrhovateľ :

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova č. 8
813 61 Bratislava

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v nasledujúcich katastrálnych územiach dotknutých sídelných útvarov:

Blažice, Bohdanovce, Vyšná Myšľa, Nižná Myšľa

Parcelné čísla, druh stavebného pozemku
Predmetná rekonštrukcia bude realizovaná na parcelách:

Parcely :
kat. územie Ruskov: nie je dotknuté

kat. územie Blažice: KN-C371/1

kat. územie Bohdanovce: KN-C: 659/1

kat. územie Vyšná Myšľa: KN-C: 2426, 2393/2, 2392
KN-E: 1063 1064 1065 1069 1070 1073 1074 1077 1078 1083 1084 1089
1090 1298 1396 1399 1400 1403 1404 1407 1408 1409 1410 1411
1412 1413 1414 1415 1416 1417 1421 1420 2401/3 1477 1478 1479
1480 1481 1482

kat. územie Nižná Myšľa: KN-C: 700/18
KN-E: 1395 1396 1397 1398 1399 1400 3226 1401 1402 1403 1404

Navrhovaná stavba „Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia k.č.2, dĺžka 6,596 km, so sanáciou železničného spodku, KR mostov a priepustov a nástupíšť Bohdanovce, Vyšná Myšľa“ sa nachádza v širej trati, na pozemkoch vo vlastníctve SR v správe ŽSR.

Predmetná stavba je navrhovaná v zmysle schváleného územného plánu zóny. Po zrealizovaní stavby nedôjde k zmene využitia územia.

Podľa železničného staničenia predmetný traťový úsek začína v 77, 415 km a končí v 84,011 km .

- **Charakter navrhovanej činnosti**

V dotknutej oblasti sa jedná o existujúcu činnosť, ktorú možno v zmysle prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zaradiť:

Oblasť: č. 13: Doprava a telekomunikácie
Rezortný orgán : Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Pol. č.	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zisťovacie konanie)
3	Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných	Od 20 km	Od 5 km do 20 km

Líniová stavba - rekonštrukcia železničnej trate v úseku Nižná Myšľa- Ruskov má dĺžku **6,596 km**, spadá pod zisťovacie konanie.

Súčasný stav

Dvojkoľajná Trať Nižná Myšľa – Ruskov je koridorová trať AGC, AGTC, OSŽD, PAN V, RFC9, TEN - T Z. Trať je kategórie I.a normálneho rozchodu. Trať je elektrifikovaná 3 kV a koľaj č. 2 je z roku 1955. Železničný zvršok je tvaru R65 na prevažne betónových podvaloch.
Trať je v úseku 77,415 – 80,600 dvojkoľajná so súbežnou koľajou trate širokého rozchodu Maťovce – Haniska pri Košiciach ŠRT, ktorá má svoje vlastné staničenie km 70,6 – 74,8.
V úseku km 80,600 – 84,011 je trať dvojkoľajná NRT.
Najstaršia časť trate (násypy a zárezy) bola vybudovaná pre koľaj č.1 (Uhorská severovýchodná železnica, 1873). Neskôr v 50 až 60-tych rokoch minulého sotoročia bola trať zdvojkoľajnená, násypy dvakrát rozširované, v 50-tych rokoch pre položenie 2. koľaje NR (Trať Družby, 1954), v 60-tych rokoch pre položenie koľaje ŠRT (1965).
Úsek širokorozchodnej trate (ŠRT) v km sa nachádza v medzistaničnom úseku, medzi Výh. Slančík ŠRT – Výh. Hornád ŠRT.

Obe trate sú elektrifikované.
Trať NRT je kategórie I.
Trať ŠRT je kategórie II., výsledné prepočítané prevádzkové zaťaženie koľaje ŠR je III. rádu.
V úseku sa nachádza 11 mostov a 5 priepustov.

Navrhovaný stav

V rámci sanácie podvalového podložia projekt rieši:

- smerovú a výškovú úpravu časti koľaje č.2 trate v km 77,415 – 84,011
- sanáciu železničného spodku v tomto úseku
- stavebné úpravy na mostoch a priepustoch v rozsahu revíznych správ
- rekonštrukcia nástupíšť pri koľaji č.2 v zastávkach Bohdanovce a Vyšná Myšľa
- Vybudovanie nových základov tých trakčných stĺpov v tomto úseku, ktoré sú v havarijnom stave a ktorých stabilita bude poškodená počas výkopových prác.

- Zriadenie nového ukoľajnenia, nových izolovaných stykov
- Úprava zab-zar zariadení.
- Vybudovanie nového osvetlenia na nových nástupištiach
- Obnovenie oplotenia v zastávke Bohdanovce medzi NRT a ŠRT.

Projektová dokumentácia bude riešiť sanáciu podvalového podložia včítane odvodnenia, rekonštrukciu mostov, priepustov, obnovu nástupíšť a objekty s tým súvisiace (úpravu trakčného vedenia, preložku kábla zab-zar, obnovu izolovaných stykov, osvetlenie.

Zdôvodnenie výberu staveniska
Úsek širokorozchodnej trate (ŠRT) v km 70,6 – 74,8 sa nachádza v medzistaničnom úseku, medzi Výh. Slančík ŠRT – Výh. Hornád ŠRT na spoločnom násypovom telese s dvomi koľajami normálneho rozchodu s vlastným staničením km 73,9 – 74,9.

Účelom stavby je sanácia železničného spodku na koľaji širokého rozchodu.

Vzhľadom na charakter stavby stavba bude realizovaná za plnej prevádzky z čiastočnými obmedzeniami z hľadiska dopravy. Výluky trakcie a časti koľají zhotoviteľ stavby prerokuje so zástupcami ŽSR.

Rekonštrukciou koľaje č. 2, nástupíšť, priepustov a mostov dôjde k zlepšeniu parametrov dopravnej cesty, dynamiky jazdy a jej zrýchleniu, odstránia sa trvalé obmedzenia traťovej rýchlosti. Na mostoch a priepustoch sa obnovou hydroizolácie chránia nosné konštrukcie pred účinkami dažďovej vody, dosiahne sa ich požadovaná funkčnosť a predĺži sa ich životnosť, opravia sa povrchy mostov a priepustov. Zrealizuje sa povrchová úprava zábradlia a opraví sa nevyhovujúce zábradlie. V prípade nevyhovujúceho šírkového usporiadania mostného objektu sa objekt rozšíri resp. prestavia prepotrebný žľab koľajového lôžka.

Pre zabezpečenie stavebných úprav bude nutné vykonať nasledovné búracie a demolačné práce:

- búracie a demolačné práce riešené v SO 01 Železničný zvršok a SO 02 Železničný spodok sa nepredpokladajú. Odstráni sa kamenivo koľajového lôžka a výkopová zemina.

- búracie a demolačné práce ostatných objektoch projektu v rámci prípravných prác:
  - demontáž starých trakčných stĺpov NRT
  - demontáž zariadení na izolovaných stykoch, zab-zar
  - iné

Po ukončení výstavby predmetnej stavby sa vykoná likvidácia dočasných objektov oplotenia, skládky materiálu, odberných bodov emisií pre zariadenie staveniska.

Stavba je členená na nasledovné prevádzkové súbory (PS) a stavebné objekty (SO):

Projekt stavby je rozčlenený do jednotlivých prevádzkových súborov (PS) a stavebných objektov (SO).

STAVEBNÉ OBJEKTY:
SO 01 Železničný spodok

SO 02	Železničný zvršok
SO 03	Zastávka Bohdanovce
SO 03.1	Nástupište v zast. Bohdanovce
SO 03.2	Prístrešok pre cestujúcich v zast. Bohdanovce
SO 03.3	Prístupové komunikácie v zast. Bohdanovce
SO 03.4	Vonkajšie osvetlenie v zast. Bohdanovce
SO 04	Zastávka Vyšná Myšľa
SO 04.1	Nástupište v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.2	Prístrešok pre cestujúcich v zast. Vyšná Myšľa
SO 04.3	Prístupové komunikácie v zast. Vyšná Myšľa
SO 05	Mosty
SO 05.1	Most v km 77,631
SO 05.2	Most v km 78,157
SO 05.3	Most v km 78,820
SO 05.4	Most v km 79,245
SO 05.5	Most v km 79,580
SO 05.6	Most v km 79,687 - podchod
SO 05.7	Most v km 80,473
SO 05.8	Most v km 82,058
SO 05.9	Most v km 83,019
SO 05.10	Most v km 83,445
SO 05.11	Most v km 83,780
SO 06	Priepusty
SO 06.1	Priepust v km 78,566
SO 06.2	Priepust v km 81,080
SO 06.3	Priepust v km 81,614
SO 06.4	Priepust v km 82,600
SO 06.5	Priepust v km 82,807
SO 07	Ukoľajnenie
SO 08	Preložka a ochrana inžinierskych sietí

PREVÁDZKOVÉ SÚBORY:

PS 01	Úprava trakčného vedenia
PS 02	Zariadenia OZT

Stavba sa bude realizovať v jednoduchých podmienkach na vysporiadaných pozemkoch ŽSR. K záberu nových pozemkov nepríde. Riešený úsek je dlhý 6,5 km, trať sa nachádza striedavo na násypoch alebo v zárezе. Riešená stavba nebude meniť zárez ani násyp. Koľaj po rekonštrukcii ostáva v osi existujúcej koľaje. Maximálna výška násypu je 7 m. Maximálna hĺbka zárezu je 6 m.

V predmetnej lokalite sa nenachádzajú stavby, ktoré by boli predmetom pamiatkovej a inej ochrany. Navrhovaná líniová stavba nezasahuje do existujúcich ochranných pásiem.
Zmena navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v pokračovaní prevádzky existujúcej železničnej trate, nie je prepojená so žiadnymi plánovanými činnosťami v dotknutom území.

Zábery pôdy sú primárne vyvolané úpravami železničného telesa do normového stavu, zabezpečením prístupu k železničnej trati a zriaďovaním staveniska.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti nepredpokladáme vznik rizík spojených s realizáciou navrhovanej činnosti na zdravie obyvateľov, či zložky životného prostredia. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia možno predpokladať pri havárii, zlyhaní ľudského faktora, náhlych zmenách počasia a podobne.

Pre realizáciu plánovanej činnosti rekonštrukcie trate vzniknú značné nároky na bežné suroviny, kamenivo, podvaly, koľajnice, betón, polotovar a iné stavebné hmoty. Pri rekonštrukcii trate sa v čo najväčšej miere použije recyklovaný materiál z podvalového podložia zo starých konštrukcií, bola preukázaná zhoda vyhovujúcej ekologickej kvality v zmysle metodického pokynu č.18/99 MDT.

Predpokladá sa dočasné uloženie zvrškového materiálu železničného spodku a výkopového materiálu v ŽST Nižná Myšľa, prípadne je možné odvoz materiálu na recyklačnú základňu.

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

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

- zníženie hluku použitím najnovších konštrukčných prvkov upevnenia koľajníc, koľajnice budú priebežne zvarené bez deliacich stykov,
- obnovenie funkčnosti a stability jestvujúcich priepustov,
- rekonštrukcia nástupíšť Vyšná Myšľa, Bohdanovce - vybudovanie nového osvetlenia a obnovenie oplotenia v zastávke Bohdanovce medzi NRT a ŠRT.

V rámci rekonštrukcie na zastávke Nižná Myšľa nástupište pri koľaji č.2 sa navrhne nové, v súlade s platnou legislatívou. Výška nástupnej hrany bude 550 mm nad STKP a dĺžka sa skráti zo súčasnej dĺžky 227 m v zmysle dopravnej technológie (na dĺž ku 200 m). Nástupište bude s prístreškom pre cestujúcich vo vyhotovení antivandal s osvetlením. Navrhnutá bude rekonštrukcia prístupových komunikácií na nástupište.
Rekonštrukciu nástupišťa bude prispôsobená k novému vonkajšiemu osvetleniu a káblom uloženým v zemi.

S navrhovanou činnosťou - okrem už uvedených nesúvisia žiadne ďalšie vyvolané súvislosti technického charakteru.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona, v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Existujúca železničná trať bola budovaná v čase pred vydaním príslušnej legislatívy vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie, t. j. pred účinnosťou zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Z uvedeného dôvodu navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa citovaného zákona.
V zmysle vyjadrenia MŽP SR, list č. 8432/2020-1.7/bk 49371/2020 z 22. 09. 2020 (príloha č. 5 oznámenia) v súlade § 18 ods. 2 písm. b) je potrebné predložiť oznámenie o zmene navrhovanej činnosti a vykonať proces zisťovacieho konania podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na príslušnom okresnom úrade Košice - okolie.

2.Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe (M 1:5 000)

3. Výpis z katastra nehnuteľností
Príslušné parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sú súčasťou prílohy oznámenia o zmene navrhovanej činnosti.

4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti
Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti nebola spracovaná, navrhovateľ pripravuje dokumentáciu stavebného zámeru po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

5.Stanovisko MŽP SR

6. Splnomocnenie č. 2020/O130/123 pre spoločnosť SUDOP Košice a. s., Žriedlova 1, 040 01 Košice na zastupovanie ŽSR

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované v mesiaci december 2020.

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA

Potvrdzujem správnosť údajov

Ing. Jarmila Kočišová, PhD ----------

Krakovská 13
40 Košice

Odborne spôsobilá osoba na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa NR SR č. 24/2006 Z. z., č. osvedčenia 196/97-OPV

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Potvrdzujem správnosť údajov

Ing. Miroslav Havrila

generálny riaditeľ SUDOP Košice, a. s.
splnomocnený zástupca navrhovateľa