OBSAH

I. Údaje o navrhovateľovi 3

1. Názov 3
Železnice Slovenskej republiky 3
2. Identifikačné číslo 3
3. Sídlo 3
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa 3
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. 3

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti 3

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti 3

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo) 4
2. Popis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch 5
2.1. Popis súčasného stavu 5
2.2. Popis technického riešenia 9
2.3. Požiadavky na vstupy 15
2.4. Údaje o výstupoch 21
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie 28
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov 29
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice 29
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí 29
6.1. Geologické pomery 29
6.2. Geomorfologické pomery 35
6.3. Klimatické pomery 36
6.4. Hydrologické pomery 39
6.5. Pôdne pomery 46
6.6. Biotické pomery 49
6.7. Krajina 52
6.8. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability 54
6.9. Obyvateľstvo a hospodárske pomery 56

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických 63

1. Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery 63
2. Vplyvy na pôdu 63
3. Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery 64
4. Vplyvy na vody 65
5. Vplyvy na biotu 67
6. Vplyvy na krajinu 67
7. Vplyvy na chránené územia 68
8. Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity 72

9.Kumulatívne a synergické vplyvy....76
V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie....79
VI. Prílohy....87
VII. Dátum spracovania....88
VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia....89
IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa....89

I. Údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Železnice Slovenskej republiky

2. Identifikačné číslo

31 364 501

3. Sídlo

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

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

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

Ing. Dalibor Krupa
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.
splnomocnený navrhovateľom – Banskobystrickým samosprávnym krajom

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.

Manažér projektu
Ing. Peter Hvizdoš

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
hvizdos@reming.sk
02/50 20 18 23

Zodpovedný riešiteľ
Mgr. Michaela Seifertová

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
seifertova@reming.sk
02/50 20 18 22

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

ŽST Fiľakovo – Výh. Holiša, rekonštrukcia žel. zvršku a žel. spodku

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

Predkladané oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výh. Holiša, rekonštrukcia žel. zvršku a žel. spodku“ sa týka rekonštrukcie jestvujúcej jednokoľajnej

neelektrifikovanej železničnej trate v úseku ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša. Je súčasťou trate Zvolen - Košice a patrí medzi najstaršie trate železničnej siete ŽSR. Úsek trate určený na rekonštrukciu má dĺžku 8 427m. Bohužiaľ nie je jej venovaná toľká pozornosť údržby, ako na koridorových tratiach. Posledná väčšia obnova bola vykonaná v rokoch 1971 – 74 a v r.1977. Vzhľadom na vysoký stupeň degradácie konštrukčného a geometrického usporiadania koľaje v uvedenom úseku trate bolo nevyhnutné pristúpiť k rekonštrukcii a obnove súčastí železničného zvršku a v niektorých úsekoch trate aj k zrealizovaniu absentujúcej konštrukcii železničného spodku formou podkladových vrstiev a odvodňovacích zariadení.

Stavba spĺňa prahové hodnoty stanovené v prílohe č. 8 zák. NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v položke č. 3 Výstavba žel. dráh nadzemných a podzemných, časť B (zisťovacie konanie) od 5 km do 20 km, resp. v položke č. 2 Výstavba cestných a železničných mostov, časť B bez limitu.

Projekt svojím rozsahom spĺňa kritériá uvedené v § 18 ods. 2 písm. d) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a dosahuje prahové hodnoty uvedené v prílohe č. 8 daného zákona v:

Kap. č. 13 Doprava a telekomunikácie,

Pol. č. 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, časť B (zisťovacie konanie) od 5 km do 20 km,

Pol. č. 8 Výstavba cestných mostov a železničných mostov, časť B bez limitu.

Jedná o rekonštrukciu jestvujúcej železničnej trate bez zmeny jej smerového vedenia, technické riešenie je navrhnuté invariante.

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo)

Predmetná činnosť sa nachádza v Banskobystrickom kraji, okrese Lučenec a prechádza územím 6 obcí:

Kraj	Okres	Obce	Katastrálne územia
Banskobystrický	Lučenec	Fiľakovo	Fiľakovo
		Fiľakovské Kováče	Fiľakovské Kováče
		Buzitka	Buzitka
		Prša	Prša
		Nitra nad Ipľom	Nitra nad Ipľom
		Holiša	Holiša

V súčasnosti sa trvalý záber v jednotlivých katastrálnych územiach dotýka nasledovných parciel:

k.ú. Holiša	k.ú. Buzitka	k.ú. Nitra nad Ipľom	k.ú. Prša		k.ú. Fiľakovské Kováče	k.ú. Fiľakovo	
parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-E	parc. KN-E	parc. KN-C	parc. KN-E
655	690	497/1	1279	274/13	6-805/1	3892/20	1334/1
654		554/5	1030			2516	
		497/2	1029			2515	
		497/3	106			2514/4	
		554/6	103/2			2514/3	
			104			3892/28	
			1244			3892/1	
			1217			3892/27	
			1218			2231	
			1219			2241	
			1231				

k.ú. Holiša	k.ú. Buzitka	k.ú. Nitra nad Ipľom	k.ú. Prša		k.ú. Fiľakovské Kováče	k.ú. Fiľakovo	
parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-C	parc. KN-E	parc. KN-E	parc. KN-C	parc. KN-E
			1232 1282/2 1282/1 1282/3				

Zmena činnosti vyvolá nový záber parciel v nasledujúcich katastrálnych územiach:

K.ú. Holiša		K.ú. Nitra nad Ipľom	k.ú. Fiľakovo	
parc. KN-C	parc. KN-E	parc. KN-E	parc. KN-C	parc. KN-E
682/1	1051/114	3-509	3885/4	3-734
677/1	1051/113	3-508	2552	3-735/2
	1428/1		2483/1	3-741
	1419/2			1414
	1337/3			
	1337/5			
	1337/2			
	1419/3			
	1335/6			

Mnohé parcely, na ktorých sa v súčasnosti nachádza existujúca železničná trať, v súčasnosti patria rôznym súkromným a fyzickým osobám. V rámci povoľovacieho konania bude potrebné vysporiadať uvedené pozemky, ako aj pozemky nového záberu v rámci majetkovoprávneho usporiadania.

Dotknutou je časť jestvujúcej železničnej trate v úseku medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša. V km 149,9 je stavba v blízkom dotyku s územím patriacim do katastra obce Buzitka, priamo však jeho kataster nezasahuje. Medzi obytným územím obce Buzitka a žel. traťou sa nachádza obec Prša, preto nepredpokladáme vplyv na obec Buzitka, z tohto dôvodu nebola zaradená ani medzi dotknutú obce.

Situácia navrhovanej činnosti v mierke 1:20 000 je prílohou č. 1 Oznámenia o zmene.

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

2.1. Popis súčasného stavu

Riešený úsek železničnej trate sa nachádza na trati č. 115A Plešivec – Zvolen os. stanica. v V cestovnom poriadku je pre verejnosť označená ako železničná trať Zvolen – Košice č. 160. Celý úsek Zvolen – Košice vedený juhom Slovenska vznikol prepojením úsekov, ktoré boli vybudované počas Rakúsko – Uhorska. Vybudovaním Jablonovského tunela (3148m) Rožňavou a Turňou nad Bodvou v roku 1955 došlo k prepojeniu už existujúcich úsekov a vzniku tzv. juhoslovenskej transverzály. Na trati sa v minulosti nachádzali ešte 2 tunely. Tunel pri žst. Píla bol vylúčený z prevádzky z dôvodu preložky žel. telesa pri výstavbe dvojkoľajnej trate v úseku Kriváň - Lovinobaňa a tunel pri žst. Podkriváň bol nahradený betónovým zárezom.
Riešený úsek Fiľakovo – Holiša bol sprevádzkovaný 18. júna 1871 v rámci spustenia trate na úseku Fiľakovo – Lučenec, ako súčasť Uhorskej severnej železnice. Otváranie všetkých úsekov trate Zvolen – Košice prebehlo v termínoch:

- 4. mája 1871 - úsek Fiľakovo – Lučenec
- 18. júna 1871 - úsek Lučenec – Zvolen
- 10. septembra 1873 - úsek Fiľakovo – Lenartovce

- 1. júna 1874 - úsek po Rožňavu
- 12. októbra 1896 - úsek Barca – Turňa nad Bodvou
- 23. januára 1955 - úsek Turňa nad Bodvou – Rožňava bola skompletizovaná južná magistrála

Riešená trať predstavuje jednokoľajnú neelektrifikovanú železničnú trať s rozchodom 1435mm v úseku medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša. Začína na koncovom styku jestvujúcej výhybky č. 37 v ŽST Fiľakovo a končí v km 155,064 – na výmenovom styku jestvujúcej výhybky č.1 vo výhybni Holiša. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je **8 427m**.

Obr. Pohľad na rôzne úseky dotknutej železničnej trate



Predmetná jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša je v súčasnosti prevažne vedená na mierne vysokom násype železničného telesa v rovinatom teréne. Smerovo je trať vedená prevažne v priamych úsekoch, medzi ktoré sú vkladané oblúky pomerne malých dĺžok (s polomermi r_{min}=550m a r_{max}=3 600m). V súčasnosti je na trati prevádzková rýchlosť V=100km/h.

Pozdĺžny sklon jestvujúcej trate stúpa od ŽST Fiľakovo v rozmedzí od 0,66‰ do 4,09‰. Od okolitého terénu (prevažne poľnohospodársky obrábaná pôda) je železničné teleso oddelené nespevnenými priekopami, miestami odvodňovacie zariadenie úplne absentuje.

Traťový úsek Fiľakovo - Prša je v súčasnosti zabezpečený traťovým zabezpečovacím zariadením (TZZ) 2.kategórie, podľa TNŽ 34 2630 typu reléový poloautomatický blok RPB s obojsmerným traťovým súhlasom. Traťový úsek Prša - Holiša je v súčasnosti zabezpečený TZZ 1.kategórie, podľa TNŽ 34 2630 typu telefonické dorozumievanie obojsmerné. Prevádzkový súbor PS042101 rieši v úseku Prša - Holiša nahradenie jestvujúceho TZZ 1.kategórie - telefonické dorozumievanie novým TZZ 3.kategórie, podľa TNŽ 34 2630 typu automatické hradlo AH2000 (z výzisku) bez oddielových návestidiel na trati.

Železničnú trať v rekonštruovanom úseku úrovňovo križuje 5 miestnych komunikácií železničnými priecestiami. Tri priecestia križujú žel. trať v mieste zastávok, 2 priecestia sú na poľnej nespevnenej ceste.

- priecestie v km 147,108 (cesta II/571, STRAIL š=12,0m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 147,108 je typu AŽD71 svetelné s celými závorami dvojitými. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 1. kategórie.

- priecestie v km 149,050 (poľná cesta, výdreva š=5m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 149,050 je typu AŽD71 svetelné bez závor a bez pozitívnej signalizácie. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 2. kategórie.

- priecestie v km 151,295 (cesta III/2669, STRAIL š=7,2m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 151,295 je typu AŽD71 svetelné s celými závorami bez pozitívnej signalizácie. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 2. kategórie.

- priecestie v km 154,060 (poľná cesta, betónové panely š=5m)

  priecestie je zabezpečené mechanickými závorami, ktoré sú v základnej polohe uzavreté.

- priecestie v km 154,992 (cesta III/2668, asfaltový povrch š=6,2m)

  Priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 154,992 je mechanické s ručnou obsluhou zo závorárskeho stanovišťa Holiša.

Obr. Železničné priecestie v km 147,108 na zast. Fiľakovo





Obr. Železničné priecestie v km 149,050 na poľnej nespevnenej ceste a v km 151,295 pri zast. Prša





Obr. Železničné priecestie v km 154,060 na poľnej ceste a v km 154,992 na zast. Holiša





Na riešenej železničnej trati sa nachádzajú 3 zastávky:

- zast. Fiľakovo zastávka s dĺžkou nástupiska 250m
- zast. Prša s dĺžkou nástupíšť 150m (pri koľaji č.1 a č.3)
- zast. Holiša s dĺžkou nástupišťa 120m

Okrem toho sa na úseku nachádzajú 4 železničné mosty a 3 priepusty a 3 výhybkové konštrukcie, ktoré je potrebné vymeniť:

- 4 železničné mosty:
  v km 147,426 v ŽST Fiľakovo nad potokom (spriahnutý),
  v km 149,924 nad potokom Holiša (spriahnutý),
  v km 154,538 nad riekou Ipeľ (oceľový s plnostennou dolnou mostovkou)
  v km 155,035 nad poľnou cestou (spriahnutý),
- 3 priepusty:
  priepust v km 148,077
  priepust v km 150,792 (vo výhybni Prša – len pod koľajou č.1!)
  priepust v km 152,494
- 3 výhybkové konštrukcie, ktoré je potrebné vymeniť:
  č.37 v ŽST Fiľakovo (bez EOV) - JS49 1:14-760 Ľľd (r. zabudovania 1996)
  č.1 a 2 vo výhybni Prša (jestvujúci EOV bude nahradený novým EOV) obe na drevených podvaloch (r. zabudovania 1992)

Obr. Zastávka Fiľakovo, zastávka Prša





Obr. Zastávka Holiša





V rámci stavby je uvažované s asanáciou objektu Holiša – výpravná budova (stanovisko závorára) ako aj s prístavbou tejto výpravnej budovy (v súčasnosti sklad).

Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného chráneného územia. Stavba zasahuje do chránených území európskej siete Natura 2000: do chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie a do územia európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

2.2. Popis technického riešenia

Hlavným cieľom projektu je rekonštrukcia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie kritérií:

- zvýšenie traťovej rýchlosti,
- zvýšenie priestorovej priechodnosti,
- zvýšenie únosnosti železničného spodku,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Železničný zvršok a spodok

Rekonštrukcia žel. trate bude prebiehať v pôvodnom telese žel. trate. Začína na koncovom styku jestvujúcej výhybky č.37 v ŽST Fiľakovo a končí v km 155,064 – na výmenovom styku jestvujúcej výhybky č.1 vo výhybni Holiša. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je **8 427m**.

Nový návrh smerového vedenia trate je navrhnutý na traťovú rýchlosť V=120km/h s miestnym obmedzením (V=100km/h) v oblúku s polomerom r=550m v km 149,869 – 150,228. Návrh novej konštrukčnej vrstvy podvalového podložia pozostáva z podkladovej vrstvy zo štrkodrvy fr. 0-32mm s hrúbkou 0,35m (strechovitý skon pláne žel. spodku 5%). Do podkladovej vrstvy železničného spodku je uvažované zabudovať aj recyklovaný materiál koľajového lôžka.

Návrh železničného zvršku uvažuje so zabudovaním nových koľajníc 49E1 na betónových podvaloch. Vo výhybni Prša bude jestvujúci materiál železničného zvršku koľ. č. 3 nahradený vyzískaným - zregenerovaným materiálom z traťového úseku Fiľakovo - Výh. Prša. Novo navrhované výhybky v ŽST Fiľakovo a vo výhybni Prša budú na betónových podvaloch s elektromotorickými prestavníkmi.

Pôvodné koľajové lôžko bude prečistené (strojná čistička, recyklačná základňa) a materiál (jeho časť) po prečistení bude spätne zabudovaný do koľajového lôžka (podľa EHK spätná využiteľnosť je cca 40%).

V ŽST Fiľakovo (km146,636 – 146,926) bude do koľajového lôžka použité nové kamenivo. V ostatných ucelených častiach stavby sa uvažuje s miernym zdvihom nivelety. V takomto prípade bude KL doplnené o nové prírodné drvené kamenivo z vyvretých hornín, fr. 32-63mm tak, aby bola dodržaná jeho min. hrúbka pod ložnou plochou podvalu 350mm. Podsitné frakcie (fr. 0-32mm) bude možné zabudovať do konštrukčných vrstiev železničného spodku. Koľaj bude zvarená do bezstykovej koľaje.

V celom traťovom úseku bude vybudované odvodnenie železničného telesa, voda bude odvedená systémom trativodov a pozdĺžnych priekop na priľahlý terén. Systém trativodov je uvažovaný v miestach železničných priecestí, trativodná sústava je navrhnutá z perforovaných plastových trativodných rúr a plastových šácht.

Vybudovaná bude tiež nová káblová chráničková trasa.

Priepusty

Jestvujúce priepusty budú zrekonštruované v rôznych rozsahoch v závislosti od zistených nedostatkov uvedených v revíznych správach pre jednotlivé objekty ako aj na základe zistení pri obhliadkach priepustov. Priepust v km 150,792 bude predĺžený aj pod koľajou č.3, keďže v súčasnosti je len pod koľajou č.1. Na nových rímsach budú zrealizované oceľové trojmadlové zábradlie. Oblasti vtokov a výtokov budú zadláždené.

Priecestia a zabezpečovacie zariadenia

Jestvujúce priecestné konštrukcie v km 147,108 (na zast. Fiľakovo), km 151,295 (zast. Prša) a km 154,992 (Holiša) sa odstránia a nahradia novými celogumovými priecestnými konštrukciami.

Priecestia v km 149,050 a v km 154,060 na poľných cestách budú zo železobetónových panelov. Odvodnenie priecestí je riešené pomocou trativodu. Konštrukcia priecestia pozostáva z vnútorných a vonkajších celogumových/železobetónových panelov uložených priamo na betónových podvaloch. Prechod medzi priecestnou konštrukciou a vozovkou je riešený pomocou záverných múrikov tvaru „T“ uložených na betónovom základe. Križujúce pozemné komunikácie budú upravené v nevyhnutnom rozsahu.

Zabezpečovacie zariadenie na priecestí je riešené nasledovne:

V prípade priecestia v km 154,060 a 154,992 dôjde k výmene zabezpečovacieho zariadenia. Zabezpečovacie zariadenie na ostatných priecestiach bude ponechané, v prípade priecestia v km 151,295 budú z dôvodu doplneného chodníka na priecestí doplnené dva výstražníky.

- priecestie v km 147,108 (cesta II/571, STRAIL š=12,0m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 147,108 je typu AŽD71 svetelné s celými závorami dvojitými. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 1. kategórie.

- priecestie v km 149,050 (poľná cesta, výdreva š=5m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 149,050 je typu AŽD71 svetelné bez závor a bez pozitívnej signalizácie. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 2. kategórie.

- priecestie v km 151,295 (cesta III/2669, STRAIL š=7,2m)

  priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 151,295 je typu AŽD71 svetelné s celými závorami bez pozitívnej signalizácie. V zmysle STN P 34 2651 sa jedná o zariadenie 2. kategórie. PZZ bude v rámci tohto PS032102 doplnené o dva výstražníky z dôvodu úpravy komunikácií v oblasti priecestia, ktorá rieši aj doplnenie priechodu pre chodcov.

- priecestie v km 154,060 (poľná cesta, betónové panely š=5m)

  priecestie je zabezpečené mechanickými závorami, ktoré sú v základnej polohe uzavreté. V PS042103 je riešená náhrada existujúceho mechanického priecestného zabezpečovacieho zariadenia priecestia v km 154,060 za nové priecestné zabezpečovacie zariadenie (PZZ) 3. kategórie v zmysle STN P 34 2651, s celými závorami bez pozitívnej signalizácie

- priecestie v km 154,992 (cesta III/2668, asfaltový povrch š=6,2m)

  Priecestné zabezpečovacie zariadenie na priecestí v km 154,992 je mechanické s ručnou obsluhou zo závorárskeho stanovišťa Holiša. V rámci PS042102 je riešená náhrada existujúcich mechanických závor na priecestí v km 154,992 za nové elektronické priecestné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie v zmysle normy STN P 34 2651, t.j. PZZ s úplnou väzbou na pohyb železničného vozidla, svetelným, s celými závorami a bez aktívnej signalizácie

Priecestie	**železničný kilometer**	**Pôvodné riešenie**	**Navrhované riešenie**
pri zast. Fiľakovo	147,108	svetelná signalizácia so závorami	svetelná signalizácia so závorami
na poľnej ceste	149,050	svetelná signalizácia bez závor	svetelná signalizácia bez závor
pri zast. Prša	151,295	svetelná signalizácia so závorami	svetelná signalizácia so závorami, pridané 2 výstražníky na novom chodníku
na poľnej ceste	154,060	svetelná signalizácia a mechanická závora	svetelná signalizácia a automatická závora
pri zast. Holeša	154,992	svetelná signalizácia a mechanická závora	svetelná signalizácia a automatická závora

Zastávky

Všetky pôvodné nástupiská (Fiľakovo, Prša, Holiša) budú odstránené a budú vybudované nové. Na zastávkach bude vybudované nové osvetlenie.

Na zastávke Fiľakovo zastávka pred výpravnou budovou dôjde k vybudovaniu nového nástupiska s dĺžkou 250m. Ostatné nástupiská (Prša – 2 nástupiska pri koľaji č.1 a 3 a nástupisko na zast. Hliša) budú dĺžky 150m. Nástupisko na zast. Holiša bude oproti pôvodnému nástupisku umiestnené po pravej strane koľaje v smere staničenia (bližšie k obci). Nástupiská budú ukončené šikmou rampou na strane pohybu cestujúcich, na opačnej strane schodiskom. Povrchová úprava nástupísk bude riešená zámkovou dlažbou. Šírka nástupísk bude 3120mm a výška nástupísk nad temenom koľaje bude 550mm. Na nástupištiach budú osadené prístrešky pre cestujúcich (okrem zast. Fiľakovo).

Mosty

Most v km 147,426 (úsek Fiľakovo - Výh. Prša)



Most ponad vodný tok bude zrekonštruovaný. Konštrukcia mosta sa skladá z dvoch častí. Prvú časť pod koľajou č.1 tvorí konštrukcia z prefabrikovaných železobetónových rámov , druhú časť pod vlečkovou koľajou tvorí doska so zabetónovanými nosníkmi uložená na kamenných úložných prahoch. Navrhované riešenie odstraňuje zistené chyby a nedostatky. Oprava mosta tiež zahrňuje doplnenie nového zábradlia pri vlečkovej koľaji.

Most v km 149,924 (úsek Fiľakovo - Výh. Prša)



Účelom stavebného objektu je rekonštrukcia jestvujúceho železničného mosta ponad rieku Suchá, ktorého nosná konštrukcia rozpätia 11,3 m je tvorená z betónovej dosky vystuženej oceľovými nosníkmi. Oprava mosta bola navrhnutá tak, aby boli odstránené zistené chyby a nedostatky podľa mostnej revíznej správy. Vzhľadom na nedostatočný mostný prejazdný profil sa v mieste jestvujúcich ríms pribetónujú nové železobetónové rímsy.

Most v km 154,538 (úsek Výh. Prša - Výh. Holiša)

Most v km 154,538 prevádza železničnú trať ponad rieku Ipeľ a poľnú komunikáciu. Jestvujúcu nosnú konštrukciu mosta tvorí oceľová plnostenná konštrukcia s prvkovou mostovkou z roku 1949, kedy bol most prestavaný. Spodná stavba mosta je tvorená masívnymi gravitačnými betónovými oporami s rovnobežnými krídlami.





Vzhľadom na nadmiernu koróziu oceľových prvkov, sa celá nosná konštrukcia odstráni a nahradí sa novou oceľovou plnostennou konštrukciou s dolnou mostovkou s priebežným koľajovým lôžkom. Nosná konštrukcia sa na spodnú stavbu uloží po odbúraní nevyhnutnej hornej časti opôr pomocou štvorice hrncových ložísk. Tie budú osadené na nových úložných prahoch, ktoré budú v osi uloženia opreté do únosného podložia pomocou mikropilót tak, aby prahy neležali na pôvodných oporách mosta. Nové rovnobežné uholníkové krídla úložných prahov budú zakotvené do pôvodných krídel mosta. Nedôjde k zásahom do koryta toku.

Most v km 155,035 (úsek Výh. Prša - Výh. Holiša)



Predmetom stavebného objektu je rekonštrukcia jestvujúceho železničného mosta ponad poľnú cestu, ktorého nosná konštrukcia rozpätia 4,8 m je tvorená z betónovej dosky vystuženej oceľovými koľajnicami. Oprava mosta je navrhnutá tak, aby boli odstránené zistené chyby a nedostatky podľa mostnej revíznej správy. Okrem opravy sú navrhnuté opatrenia, ktoré budú chrániť konštrukciu voči opätovnému poškodeniu od pretekajúcej vody z nosnej konštrukcie na spodnú stavbu. Vzhľadom na nedostatočný mostný prejazdný profil sa vmieste jestvujúcich ríms pribetónujú nové železobetónové rímsy.

Preložky a úpravy kabelizácie

V rámci rekonštrukcie železničného zvršku a spodku dôjde k úpravám koľajového spodku, zvršku a k stavebným prácam súvisiacich s výstavbou komunikácií a železničných mostov.

V miestach uvedenej výstavby je nutné riešiť ochránenia a preložky jestvujúcich oznamovacích káblov v správe ŽSR tak, aby nebránili výstavbe a bolo zabezpečené prepojenie počas výstavby.

Organizačné členenie stavby

Úsek rekonštruovanej železničnej trate bol rozdelený do ucelených častí stavby (UČS), ktoré je možné realizovať samostatne:

- UČS 01 ŽST Fiľakovo (km 146,636 – 146,926)
- UČS 02 Fiľakovo - Výh. Prša (km 146,926 – 150,403)
- UČS 03 Výh. Prša (km 150,403 – 151,277)
- UČS 04 Výh. Prša – Výh. Holiša (km 151,277 – 155,064)

Riešenie stavby v rámci UČS je rozčlenené do jednotlivých prevádzkových súborov a stavebných objektov.

- Prevádzkový súbor (PS) je samostatný súbor strojov a zariadení zabezpečujúci technologickú prevádzku, schopný samostatne plniť technologickú funkciu v danom odbore činnosti.
- Stavebný objekt (SO) je samostatne vymedzené stavebné dielo, ktoré umožňuje umiestnenie prevádzkového súboru alebo vykonávanie nejakej technologickej činnosti. Má umožniť samostatné uvedenie do prevádzky. V niektorých prípadoch, sú SO vnútorne členené na podobjekty, ktoré reprezentujú samostatne realizovateľné celky.

Tab. Zoznam prevádzkových súborov a stavebných objektov zmeny navrhovanej činnosti

Označenie	**Názov súboru/objektu**
PS 01-21-01	ŽST Fiľakovo, úprava priecestného zab. zar. v km 147,108
PS 01-22-01	ŽST Fiľakovo, miestna kabelizácia
PS 02-21-01	Fiľakovo - Výh. Prša, úprava priecestného zab. zar. v km 149,050
PS 02-22-01	Fiľakovo - Výh. Prša, miestna kabelizácia
PS 03-21-01	Výh. Prša, úprava zab. zar.
PS 03-21-02	Výh. Prša, úprava priecestného zab. zar. v km 151,295

Označenie	Názov súboru/objektu
PS 03-22-01	Výh. Prša, miestna kabelizácia
PS 04-21-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, traťové zab. zar.
PS 04-21-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestné zab. zar. v km 154,992
PS 04-21-03	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestné zab. zar. v km 154,060
PS 04-22-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, miestna kabelizácia
SO 01-32-01	ŽST Fiľakovo, železničný zvršok a výhybky
SO 01-32-02	ŽST Fiľakovo, železničný spodok
SO 01-32-03	ŽST Fiľakovo, demontáž železničného zvršku
SO 01-32-04	ŽST Fiľakovo, káblová chráničková trasa
SO 01-36-01	ŽST Fiľakovo, preložka káblov MK ŽSR, OK ŽSR
SO 02-32-01	Fiľakovo - Výh. Prša, železničný zvršok
	Fiľakovo - Výh. Prša, priecestie v km 147.108
	Fiľakovo - Výh. Prša, priecestie v km 149.050
SO 02-32-02	Fiľakovo - Výh. Prša, železničný spodok
SO 02-32-03	Fiľakovo - Výh. Prša, demontáž železničného zvršku
SO 02-32-04	Fiľakovo - Výh. Prša, káblová chráničková trasa
SO 02-32-05	Fiľakovo - Výh. Prša, zast. Fiľakovo - nástupištia
SO 02-32-11	Fiľakovo - Výh. Prša, priepust v km 148.077
SO 02-33-01	Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 147.426
SO 02-33-02	Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 149.924
SO 02-35-01	Fiľakovo - Výh. Prša, zast. Fiľakovo - prípojka nn
SO 02-35-02	Fiľakovo - Výh. Prša, zast. Fiľakovo - úprava rozvodov nn
SO 02-35-03	Fiľakovo - Výh. Prša, zast. Fiľakovo - osvetlenie nástupíšť
SO 02-36-01	Fiľakovo - Výh. Prša, preložka káblov MK ŽSR, OK ŽSR
SO 02-36-02	Fiľakovo - Výh. Prša, preložka káblov MK ST
SO 02-38-01	Fiľakovo - Výh. Prša, priecestie žkm 147.108, úprava komunikácie
SO 02-38-02	Fiľakovo - Výh. Prša, spevnená plocha pri zast. Fiľakovo
SO 02-38-03	Fiľakovo - Výh. Prša, priecestie žkm 149.050, úprava komunikácie
SO 03-32-01	Výh. Prša, železničný zvršok a výhybky
SO 03-32-02	Výh. Prša, železničný spodok
SO 03-32-03	Výh. Prša, demontáž železničného zvršku
SO 03-32-04	Výh. Prša, káblová chráničková trasa
SO 03-32-05	Výh. Prša, nástupištia
SO 03-32-05.1	Výh. Prša, prístrešok pre cestujúcich
SO 03-32-11	Výh. Prša, priepust v km 150.792
SO 03-35-01	Výh. Prša, úprava rozvodov nn
SO 03-35-02	Výh. Prša, osvetlenie nástupíšť
SO 03-35-03	Výh. Prša, elektrický ohrev výhybiek
SO 03-36-01	Výh. Prša, preložka káblov MK ŽSR, OK ŽSR
SO 03-38-01	Výh. Prša, chodníky k nástupištiam
SO 04-32-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, železničný zvršok
	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie v km 151.295
	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie v km 154.060
	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie v km 154.992
SO 04-32-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, železničný spodok
SO 04-32-03	Výh. Prša - Výh. Holiša, demontáž železničného zvršku
SO 04-32-04	Výh. Prša - Výh. Holiša, káblová chráničková trasa
SO 04-32-05	Výh. Prša - Výh. Holiša, zast. Holiša - nástupištia
SO 04-32-05.1	Výh. Prša - Výh. Holiša, zast. Holiša - prístrešok pre cestujúcich
SO 04-32-11	Výh. Prša - Výh. Holiša, priepust v km 152.494
SO 04-33-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, most v km 154.538

Označenie	Názov súboru/objektu
SO 04-33-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, most v km 155.035
SO 04-35-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, nn prípojka k objektu zastávky
SO 04-35-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, zast. Holiša - úprava rozvodov nn
SO 04-35-03	Výh. Prša - Výh. Holiša, zast. Holiša - vonkajšie osvetlenie
SO 04-35-04	Výh. Prša - Výh. Holiša, nn prípojka k priecesiu v km 154.060
SO 04-35-05	Výh. Prša - Výh. Holiša, nn prípojka k priecesiu v km 154.992
SO 04-36-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, preložka káblov MK ŽSR, OK ŽSR
SO 04-36-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, preložka káblov MK ST
SO 04-38-01	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie žkm 151.295, úprava komunikácie
SO 04-38-02	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie žkm 154.060, úprava komunikácie
SO 04-38-03	Výh. Prša - Výh. Holiša, priecestie žkm 154.992, úprava komunikácie

2.3. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Úsek trate určený na rekonštrukciu má dĺžku 8 427m a záber pozemkov existujúcej žel. trate je 194 915 m^2.

Zmena navrhovanej činnosti vyvolá potrebu dočasných a trvalých záberov.

- nový trvalý záber sa predpokladá na ploche 353 m^2
- dočasný záber bude potrebný na ploche 4285 m^2.

Potreba trvalých záberov vznikne najmä úpravou zemného telesa a výstavbou nových priekop. Dočasný záber pôdy bude potrebný napr. pre vybudovanie dočasných komunikácií a vytvorenie zariadení staveniska a plôch na dočasné skladovanie materiálu.

Pri realizácii stavby bude nevyhnutný záber poľnohospodárskej o celkovej výmere 230 m^2. K záberom lesnej pôdy nedôjde.

Pre využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely bude potrebné postupovať v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov, t.j. bude potrebné požiadať o dočasné alebo trvalé odňatie dotknutých poľnohospodárskych pozemkov (§ 17 daného zákona).

Pre konanie o odňatí poľnohospodárskej pôdy je potrebné doložiť Bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy spolu s návrhom jej hospodárneho využitia a v prípade dočasného odňatia aj Projekt spätnej rekultivácie dočasne odnímanej poľnohospodárskej pôdy (§ 17 ods. 5 písm. c) daného zákona). Podľa § 12 ods. 2 písm. l) uvedeného zákona 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. Rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy vydáva Okresný úrad Lučenec, Pozemkový a lesný odbor.

V prípade dočasného využitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel na dobu kratšiu ako jeden rok vrátane jej uvedenia do pôvodného stavu, nie je v zmysle § 18 daného zákona potrebné žiadať o jej odňatie, ale je potrebné požiadať stanovisko orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy, v ktorom budú určené podmienky jej nepoľnohospodárskeho použitia.

Úpravy a využitie plôch zariadenia staveniska budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky zhotoviteľa stavby. Zariadenie staveniska je potrebné realizovať prednostne na pozemkoch ŽSR.

Vyzískaná koľaj bude rozobratá na skládke do súčastí a odvezené podľa pokynov správcu.

S krátkodobými skládkovými plochami nevyužitého železničného materiálu, ktorý nebude priamo odvezený, sa uvažuje v tesnej blízkosti zariadenia staveniska, na vhodných správcom definovaných pozemkoch ŽSR.

Pri realizácii stavby budú využívané iba vyznačené obvody staveniska a nebude zasahované do priestorov, ktoré neboli pre stavbu vyhradené. Všetky dočasne dotknuté plochy budú po ukončení stavebných prác uvedené do pôvodného stavu. Počas výstavby je rizikom možná kontaminácia pôd znečisťujúcimi látkami v dôsledku havárie stavebných mechanizmov alebo motorových prostriedkov. Toto riziko bude minimalizované dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technologických postupov na stavbe.

Spotreba vody

Počas výstavby

Presná spotreba vody bude závislá od technologického postupu, ktorý si zvolí zhotoviteľ a nie je možné ju v tomto štádiu presne vyčísliť.

Predpokladaná spotreba vody na technologické postupy:

- pre výrobu betónu pre priepusty, mosty, prefabrikáty - cca 120 m^3,
- pre čistenie mechanizmov a kropenie staveniska - do 300 m^3

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti si vyžiada vodu na úžitkové a technologické účely potrebnú v rámci zariadení stavenísk a pitnú vodu pre prítomných zamestnancov stavby. Úžitková voda bude využívaná na čistenie stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, spevnených plôch v stavebných dvoroch a verejných komunikácií na výjazdoch zo stavby a tiež na kropenie staveniska a prístupových ciest v suchom období. Technologická voda bude využívaná v rámci stavebných technológií, napr. na výrobu betónových zmesí.

Zdrojmi vody pre túto etapu budú jestvujúce verejné vodovodné siete alebo hydranty. Odbery vody a spôsob napojenia budú pred realizáciou stavby prerokované a odsúhlasené s majiteľmi, resp. správcami odberných miest. V prípade absencie vodovodu alebo iného miestneho zdroja vody bude potrebná voda dovážaná v cisternách z najbližšieho možného zdroja. Pitná voda pre zamestnancov stavby bude na zariadenie staveniska v prípade potreby dodávaná z miestnych zdrojov (verejných vodovodov), resp. bude dodávateľom stavby zabezpečená balená voda.

Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené vybraným zhotoviteľom stavby.

Počas prevádzky

Prevádzka zrekonštruovanej železničnej trate nebude mať zvýšené nároky na vodu. Zachovaná zostane potreba vody na účely údržby železničných priestorov a objektov a na havarijné a požiarne účely, príp. pitnej vody pre zamestnancov správcu infraštruktúry a dopravcov. Súčasný stav zabezpečovania týchto činností sa realizáciou navrhovaných zmien činnosti nebude meniť.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje

Zmena navrhovanej činnosti bude klásť vyššie nároky na surovinové zdroje len počas realizácie stavebných prác. Potrebné suroviny a materiály budú zodpovedať charakteru stavby, ide najmä o kamenivo, zeminu do násypov, piesok, oceľ, betónovú zmes, betónové podvaly, koľajnice, železobetónové konštrukcie, inštalačný materiál, káble a pod. Rozhodujúci podiel nových materiálov pre zabezpečenie stavby budú mať materiály pre železničný zvršok a spodok, tzn. nové koľaje a výhybky a materiál pre koľajové lôžko a podkladovú vrstvu.

Nároky stavby na surovinové zdroje budú znížené snahou opätovného využitia niektorých vyzískaných surovín a materiálov.

Pre dotknutý úsek železničnej trate v km 120,520 – 130,060 bolo podľa Metodického pokynu č. 18/99 MDPT SR spracované Ekologické hodnotenie kameniva koľajového lôžka (ďalej EHK), ktoré preverilo kvalitu materiálu podvalového podložia pre jeho ďalšie využitie z hľadiska prítomnosti znečisťujúcich látok. Výsledky hodnotenia ekologickej kvality materiálu podvalového podložia preukázali prekročenú limitnú koncentráciu na viacerých úsekoch žel. trate:

Materiál podvalového podložia zo staničnej koľaje v úseku ŽST Fiľakovo, k.č.1, km 146,636 - 146,926 (290 m), na základe výsledkov ekologického rozboru reprezentatívnej vzorky materiálu pre všetky frakcie je vyhovujúci.

Materiál podvalového podložia z medzistaničnej koľaje v úseku ŽST Fiľakovo – Výhybňa Prša, k.č.1, km 146,926-150,403 na základe výsledkov ekologického rozboru reprezentatívnej vzorky materiálu pre všetky frakcie je vyhovujúci.

Materiál podvalového podložia zo staničnej koľaje v úseku Výhybňa Prša, k.č. 1 km 150,403-151,277, na základe výsledkov ekologického rozboru reprezentatívnej vzorky materiálu pre frakciu 0 – 8 mm – Nevyhovuje.

Materiál podvalového podložia zo staničnej koľaje v úseku Výhybňa Prša, k.č. 3, km 150,436 -151,244, na základe výsledkov ekologického rozboru reprezentatívnej vzorky materiálu pre všetky frakcie je vyhovujúci.

Materiál podvalového podložia z medzistaničnej koľaje v úseku Výhybňa Prša - Výhybňa Holiša, k.č.1, km 151,277 - 155,064 (I. úsek, km 151,277 - 152,177), na základe výsledkov ekologického rozboru reprezentatívnej vzorky materiálu pre frakciu 0 – 8 mm – Nevyhovuje.

Na ostatnom úseku (km 155,064 – 155,064) je materiál podvalového podložia vyhovujúci.

Tento materiál je pre jeho ďalšie využitie potrebné chemicky upraviť s cieľom zníženia zistených znečisťujúcich látok, alebo je možné ho prehlásiť za odpad a ďalej s ním postupovať v zmysle platných predpisov pre oblasť odpadového hospodárstva. O spôsobe manipulácie s vyzískaným materiálom rozhodne jeho pôvodca.

V úseku trate km 146,926 – 150,403 (UČS 02) a taktiež v km 150,403 – 151,277 (UČS 03) bude pôvodné koľajové lôžko prečistené (strojná čistička, recyklačná základňa) a materiál (jeho časť) po prečistení bude spätne zabudovaný do KL (podľa EHK spätná využiteľnosť do KL je cca 40%). Podsitné frakcie (fr. 0-32mm) bude možné zabudovať do konštrukčných vrstiev železničného spodku okrem frakcie, ktorá nevyhovuje hodnoteniu ekologickej kvality materiálu PP (koľaj č.1 v úseku trate km 151,277 – 152,177, km 150,403-151,277).

UČS 01 (km 146,637 – 146,926)

- nová koľaj tv. 49E1 s pružným upevnením na SB8	234,5m
- nová výhybka JS49 1:14-760 Llb	1ks
- podkladová vrstva zo ŠTD fr. 0-63mm	750m^3
- nové koľajové lôžko	890 m^3

UČS 02 (km 146,926 – 150,403)

- nová koľaj tv. 49E1 s pružným upevnením na SB8	3 477m
- nové koľajové lôžko	7 400 m^3
- podkladová vrstva zo ŠTD fr. 0-32mm	3 200m^3

UČS 03 (km 150,403 – 151,277)

- nová koľaj tv. 49E1 s pružným upevnením na SB8	807,8m
- výzisk - koľaj tv. 49E1 s tuhým upevnením na SB6	808,4m
- nová výhybka JS49 1:9-300 na bet. podvaloch	2ks
- podkladová vrstva zo ŠTD fr. 0-32mm	1 090m^3
- nové koľajové lôžko	3 690 m^3

UČS 04 (km 151,277 – 155,064)

- nová koľaj tv. 49E1 s pružným upevnením na SB8	3 787m
- podkladová vrstva zo ŠTD fr. 0-32mm	2 450m^3 (po recyklácii KL)
- koľajové lôžko fr. 32 -63mm	6 060 m^3 (nový materiál)
	1 940 m^3 (po recyklácii KL)

Suroviny a materiál na stavbu budú dovážané na miesto zabudovania určenými prístupovými trasami s využitím cestnej siete aj dopravy po železnici.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa nároky na surovinové zdroje nezmenia, aj naďalej budú potrebné suroviny a materiál na opravy a údržbu dopravnej cesty vrátane súvisiacich objektov a zariadení. Avšak vzhľadom na vykonanú obnovu prvkov železničnej infraštruktúry a inštaláciu moderných prvkov sa predpokladá zníženie rozsahu nevyhnutných opráv, t.j. zníženie objemu potrebných materiálov na ich vykonávanie.

Elektrická energia

Trať je a bude aj po rekonštrukcii neelektrifikovaná.

Nároky na elektrickú energiu počas výkonu stavebných prác budú závisieť od využívaných technológií, ktoré budú určené vybraným zhotoviteľom stavby. Ak to bude z hľadiska kapacity možné, elektrická energia bude dodávaná prostredníctvom napojenia na jestvujúce rozvody alebo zriadením osobitných staveniskových prípojok z vhodných verejných zdrojov. Po prípade môžu byť využité aj mobilné agregáty. Potrebné odbery elektrickej energie, spôsob napojenia a maximálny povolený príkon budú pred realizáciou stavby prerokované so správcami, resp. majiteľmi odberných miest.

Dopravná infraštruktúra

Počas výstavby

Ako prístupové trasy k priestorom zariadenia staveniska a do obvodu stavby bude zhotoviteľ stavby môcť využívať cestnú sieť v okolí miesta stavby, ako aj železničnú trať.

Počas stavby predpokladáme zvýšený pohyb nákladných vozidiel realizujúcich dovoz a odvoz materiálu a pohyb stavebných mechanizmov na nasledujúcich komunikáciách:

- Mesto Fiľakovo – komunikácie v správe mesta: Továrenská ul., Tehelná ul., Petöfiho, Záhradnícka, Jána Bottu, Jána Kalinčiaka, Daxnerova
- cesty v správe vyššieho územného celku II/571 (mesto Fiľakovo - Mlynská ul.), III/2668 (obec Holiša), III/2669 (obec Prša, Buzitka), III/2670 (mesto Fiľakovo - ul. Šavoľská cesta)
- cesty v správe Slovenskej správy ciest I/71.

Využitie obecných komunikácií pre staveniskovú dopravu bude prerokované s príslušnou samosprávou počas povoľovacieho konania.

Pre prístup k mostným objektom a priepustom bude potrebné zriadiť nespevnené komunikácie. Z dôvodu dlhodobých prác v medzistaničnom úseku Fiľakovo – Holiša bude prístup po trati obmedzený v priebehu prác na žel. zvršku a spodku – bude možný len z krajných staníc, bez možnosti prejazdu celého úseku.

Železničná doprava môže slúžiť na prísun koľajových mechanizmov dodávateľa, potrebných pre demontážne práce a realizáciu objektov žel. spodku, zvršku, osvetlenia, vonkajších prvkov zabezpečovacieho zariadenia, prípadne ďalších prác súvisiacich s realizáciou predmetnej stavby a vyplývajúcich zo zvolenej technológie dodávateľa. Zároveň môže byť železničná doprava využitá pre dovoz potrebného materiálu a odvozy vyzískaných materiálov zo všetkých prác. Podrobný postup je nutné dohodnúť so ŽSR pred začatím stavebných prác.

Dovoz potrebného materiálu a odvozy vyzískaných materiálov môžu byť realizované tiež cestnou dopravou.

Vzhľadom na predpokladané obdobie výstavby a rozloženie prác a presunu materiálov do celého obdobia sa stavba v cestnej doprave v okolí výstavby výraznejšie neprejaví. Dopravné trasy pre stavebné a dopravné mechanizmy a pre prepravu materiálov pre stavbu sú možné po ceste I. triedy č. 71 a po prístupových komunikáciách do obcí z tejto cesty I.tr. – ide o cesty III/2669 a III/2668. Vo Fiľakove bude využívaná cesta II/571 ako aj miestne komunikácie v blízkosti rekonštruovanej trate.

K objektom mostov a priepustov bude pred znesením koľajového roštu umožnený prístup a zabezpečený prísun materiálu po železnici. Po jeho znesení bude žel. teleso suplovať pozemnú komunikáciu pre pohyb cestných vozidiel (v prípade ak nebude možné vybudovať poľné cesty).

V bezprostrednom okolí výstavby sa nepredpokladá pravidelný pohyb chodcov. Miesta pohybu verejnosti – hlavne priechody pri zastávkach Prša a Holiša - musia byť zabezpečené v zmysle predpisov.

Nakoľko sa jedná o jednokoľajnú trať, jej **rekonštrukcia** neumožňuje zachovanie prevádzky a **bude prebiehať za plnej výluky železničnej dopravy**.

Postup realizácie stavby je navrhnutý so zreteľom na predpokladanú technológiu výstavby jednotlivých objektov a s cieľom minimalizácie vplyvu výstavby na prevádzku železničnej dopravy, v prípade jednokoľajnej trate na minimalizáciu úplnej dlhodobej výluky trate.

Vzhľadom na technologickú náročnosť rekonštrukcie (3 mosty a 4 priepusty v medzistaničnom úseku, železničný zvršok a spodok) **je potrebné uvažovať s výlukou traťovej koľaje v**

medzistaničnom úseku v trvaní 6 mesiacov. Základné podmienky organizácie výstavby sú navrhnuté so zreteľom na túto skutočnosť:

- realizácia všetkých stavebných objektov (SO) a prevádzkových súborov (PS) v rámci tejto stavby sa musí uskutočniť v rámci tohto časového úseku (5 mesačná výluka traťovej koľaje)
- je potrebné realizovať súčasne čo najväčší počet SO a PS
- vzhľadom na nemožnosť prejazdu medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša počas rekonštrukcie mostov v danom medzistaničnom úseku je potrebné, aby práce, vykonávané traťovými mechanizmami a pracovnými vlakmi (t.j. "na koľaji"), boli organizované a koordinované spolu s ostatnými SO, predovšetkým s SO žel. zvršku, spodku a káblovej chráničkovej trasy
- prípadná požiadavka zo strany zhotoviteľa na odstavovanie traťových mechanizmov a pracovných vlakov na koľajách v ŽST Fiľakovo a výhybni Holiša (alebo ŽST Lučenec), musí byť dostatočne vopred prerokovaná s Odborom 410 GR ŽSR a nesmie obmedzovať navrhnutú technológiu osobného dopravcu v týchto staniciach
- výstavba resp. úprava jednotlivých objektov a súborov s vplyvom na železničnú prevádzku prebehne podľa podmienok Odboru dopravy GR ŽSR
- konanie nepretržitých výluk traťovej koľaje je možné len s kladným stanoviskom Odboru dopravy GR ŽSR

Cestujúci v úseku Fiľakovo - Holiša budú musieť byť v čase realizácie stavby (6 mesiacov) prepravený autobusovou dopravou. Konkrétnu technológiu obsluhy územia počas výluk traťovej koľaje (prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Lučenec a prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Fiľakovo št. hr., a pod.) si navrhne dopravca podľa svojich technologických možností.

Iná úprava stavebných postupov podľa požiadaviek zhotoviteľa je možná, avšak po odsúhlasení dotknutými zložkami ŽSR, vrátane Odboru dopravy. Rozhodujúci parameter je neprekročenie doby plánovaných výluk.

Z dôvodu budovania nového železničného zvršku, spodku a novej konštrukcie železničného priecestia bude potrebné upraviť tiež napojenie jestvujúcich komunikácií v mieste súčasných železničných priecestí.

Úpravy komunikácií budú riešené formou výmeny konštrukčných vrstiev vozoviek len na nevyhnutne dlhých úsekoch pre potreby budovania nových priecestných konštrukcií.

Rekonštrukcia každého priecestia bude v trvaní 7-10 dní, počas ktorých bude dané priecestie uzavreté. Pre priecestia pri zast. Fiľakovo, Prša a Holiša budú navrhnuté obchádzkové trasy. Definitívny návrh obchádzkových ciest je v kompetencii zhotoviteľa a kompetentných orgánov.

Počas prevádzky

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii dotknutého úseku železničnej trate z dôvodu dosiahnutia normových parametrov železničnej dopravnej cesty a predpísaných štandardov, zaistenia dlhodobej bezpečnosti železničnej prevádzky a tiež zníženia rozsahu jej údržby.

Rekonštrukcia železničnej trate umožní zvýšenie traťovej rýchlosti v dotknutom úseku zo súčasných 100 km/hod na rýchlosť 120 km/hod.

Ako súčasť rekonštrukčných prác budú vykonané úpravy cestných komunikácií dotknutých železničných priecestí. Napojenia na priľahlú cestnú sieť zostanú zachované prostredníctvom jestvujúcich komunikácii, nie je uvažované s ich smerovými posunmi nadväzujúcimi na dotknuté priecestia. Úpravy komunikácií budú riešené len na nevyhnutne dlhých úsekoch pre potreby budovania nových priecestných konštrukcií. Cestné napojenie dotknutého územia sa realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nebude meniť.

Nároky na pracovné sily

Počas výstavby bude potrebná prítomnosť zamestnancov zhotoviteľa stavby vykonávajúcich samotné búracie, výkopové, zemné a stavebné práce. Počet pracovných síl bude upresnený dodávateľom stavebných prác, ich profesná skladba je daná charakterom stavby.

Počas prevádzky navrhovanej zmeny činnosti nebude potrebné zabezpečiť nové pracovné sily podieľajúce sa na riadení dopravy a správe dopravnej cesty.

Iné nároky

Búracie práce

Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada demontáž železničného zvršku. Demontované budú aj nástupištia na zastávkach. Výmena technologických zariadení vyvolá potrebu demontáže viacerých technologických zariadení.

Na zastávke Holiša bude odstránená budova výpravnej budovy (dnes stanovisko závorára) a prístavba tejto výpravnej budovy (v súčasnosti sklad).

Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada tiež odstránenie existujúcich priecestných konštrukcií dotknutých úrovňových priecestí, ktoré budú nahradené novými.

2.4. Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Počas výstavby

Výstavba spôsobí dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, stavebné a zemné práce a nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén).

Znížená kvalita ovzdušia bude najmä na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Pôjde o vplyv dočasný, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas prevádzky

Prevádzkou zrekonštruovaného úseku železničnej trate nedôjde k nárastu emisií znečisťujúcich látok v porovnaní so súčasným stavom. Navrhovaná zmena činnosti nespôsobí zmeny v intenzitách dopravy, dôjde len ku skvalitneniu dopravnej cesty.

Vo všeobecnosti je podiel železničnej dopravy na celkovom znečistení ovzdušia v dotknutom území vzhľadom na elektrifikáciu trate minimálny. Zdrojom zvýšenej prašnosti v blízkosti trate sú samotné prejazdy vlakových súprav, dosah vplyvu je cca 50 – 70 m.

Súčasťou stavby nebude žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z.

Odpadové vody

Počas výstavby

Stavebné práce budú zdrojom technologických odpadových vôd a odpadových vôd z povrchového odtoku. Technologickými odpadovými vodami sú odpadové vody z umývania dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov a vody z čistenia spevnených komunikácií po výjazdoch stavebnej techniky, budú odvádzané cez lapače nečistôt a ropných látok do miestnej kanalizácie. Odpadové vody z povrchového odtoku tvoria zrážkové vody, ktoré budú odvádzané voľne na terén. Samotná výstavba pravdepodobne nebude zdrojom splaškových odpadových vôd, počas stavby budú pre prítomných zamestnancov zabezpečené chemické hygienické zariadenia.

Počas realizácie stavebných prác môžu byť vody z povrchového odtoku znečistené v dôsledku uskutočňovania technologických procesov alebo prevádzkou stavebných strojov. K znečisteniu môže dochádzať tiež pri výkopových prácach, čistení spevnených plôch, prístupových ciest a stavebných mechanizmov a automobilov pred výjazdom na verejné komunikácie. Rizikom je tiež únik ropných a iných znečisťujúcich látok v dôsledku nepredvídanej havarijnej situácie. Všetky riziká bude snaha eliminovať dôsledným dodržiavaním technologických a stavebných postupov a dodržiavaním pracovnej disciplíny.

Počas prevádzky

Pre odvádzanie vôd z povrchového odtoku zo zemného telesa bude vzhľadom na konfiguráciu lokálneho terénu vytvorený systém odvodnenia trativodmi a pozdĺžnymi priekopami so zaústením na priľahlý terén, kde budú vody prirodzene vsakované, resp. odparované:

- Odtekanie vody na svahy zemného telesa bude zabezpečené vybudovaním novej zemnej pláne strechovitého usporiadania s priečnym sklonom 5 %. Priekopy sú navrhované so spevneným dnom žľabovými priekopovými tvárnicami, so sklonom kopírujúcim sklon trate.
- Systém pozdĺžnych trativodov je navrhovaný v miestach dotknutých železničných priecestí a v zastávkach. Trativodná sústava je navrhnutá z perforovaných trativodných rúr osadených do trativodnej ryhy a vyústených na svah násypu.

Riziko znečistenia vôd počas bežnej prevádzky železničnej trate môže nastať pri nepredvídanej havárii koľajových vozidiel, ktorými sú prepravované znečisťujúce látky (najmä ropné látky). Uvedené riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

Iné odpady

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa predpokladá vznik viacerých druhov odpadov, ide najmä o prebytočný materiál zo zemných prác.

Odpady budú produkované aj demontážnymi a búracími prácami, predovšetkým z odstránenia existujúcich nástupíšť koľajového lôžka, technologických prvkov a priecestných konštrukcií v dotknutých priecestiach.

Podľa zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov rozumieme pod pojmom odpad hnuteľnú vec alebo látku, ktorej sa jej držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť alebo je v súlade so zákonom o odpadoch alebo osobitnými predpismi povinný sa jej zbaviť.

Stavebné odpady a odpady z demolácií sú odpady, ktoré vznikajú v dôsledku uskutočňovania stavebných prác, zabezpečovacích prác, ako aj prác vykonávaných pri údržbe stavieb, pri úprave stavieb) alebo odstraňovaní stavieb.

Nebezpečné odpady sú odpady, ktoré majú aspoň jednu nebezpečnú vlastnosť uvedenú v prílohe nariadenia Komisie EÚ č. 1357/2014 z 18. decembra 2014, ktorým sa nahrádza príloha III. k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpade.

Pôvodca odpadu je každý pôvodný pôvodca, koho činnosťou odpad vzniká, alebo ten, kto vykonáva úpravu, zmiešavanie alebo iné úkony s odpadmi, ak ich výsledkom je zmena povahy alebo zloženia týchto odpadov. Držiteľ odpadu je pôvodca odpadu alebo osoba, ktorá má odpad v držbe.

Pôvodcom stavebných odpadov a odpadov z demolácií vykonávaných v sídle alebo mieste podnikania organizačnej zložke alebo v inom mieste pôsobenia právnickej osoby alebo fyzickej osoby – podnikateľa, je právnická osoba alebo fyzická osoba – podnikateľ, pre ktorú sa tieto práce v konečnom štádiu vykonávajú (§ 77 ods. 2 zákona o odpadoch). V tomto prípade je pôvodcom odpadu ŽSR.

Pôvodcom odpadu, ak ide o odpady vznikajúce pri servisných, čistiacich alebo udržiavacích prácach vykonávaných v sídle alebo v mieste podnikania, v organizačnej zložke alebo v inom mieste pôsobenia právnickej osoby alebo fyzickej osoby – podnikateľa, je právnická osoba alebo fyzická osoba – podnikateľ, pre ktorú sa tieto práce vykonávajú (§ 14 ods. 9 zákona o odpadoch). Aj v tomto prípade je pôvodcom odpadu ŽSR.

Nakladanie s odpadmi zahŕňa zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie obchodníka alebo sprostredkovateľa.

Pôvodca odpadu je povinný predchádzať vzniku odpadu zo svojej činnosti a obmedzovať jeho množstvo a nebezpečné vlastnosti. Odpad, vzniku ktorého nie je možné zabrániť, musí byť zhodnotený resp. zneškodnený v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva SR spôsobom, ktorý je v súlade so zákonom o odpadoch a ďalšími všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Práva a povinnosti právnických a fyzických osôb pri nakladaní s odpadmi stanovuje §12 - §14 zákona o odpadoch. Nakladanie so stavebnými odpadmi bližšie upravuje § 77 zákona o odpadoch. Nakladanie s nebezpečnými odpadmi upravuje § 25 zákona o odpadoch a § 8 jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z.

Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, rekonštrukcii alebo demolácii komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie na výstavbu, údržbu, rekonštrukciu alebo demoláciu komunikácií (§ 77 ods. 3 zákona o odpadoch). V tomto prípade vzniká povinnosť stavebné odpady a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií (§ 77 ods. 4 zákona o odpadoch).

Nakladanie s materiálmi a odpadmi u ŽSR upravujú viaceré dokumenty:

- Metodické usmernenie riaditeľa Odboru 310 GR ŽSR k výzisku materiálu na ŽSR č.08101/2017/O310-11 v znení zmeny č.1 a č.2,

- Nariadenie č. 18/1997 GR k postupu s vyzískaným materiálom pri stavebnej činnosti traťového hospodárstva,
- Nariadenie č. 60/1999 GR ŽSR o ekologickom hodnotení získaného materiálu z podvalového podložia železničných tratí v znení dodatku č.1,
- Predpis ŽSR Op 19 Ochrana životného prostredia v podmienkach ŽSR č. 10607/2014/O420 v znení zmeny č.1 a zmeny č.2.

Pre vybrané úseky dotknutej žel. trate bola podľa Metodického pokynu č. 18/99 MDPT SR spracovaná diagnostika ekologickej kvality získaného materiálu z podvalového podložia spoločnosťou ENVIROSAN spol. s.r.o. (2018). Dokument je k dispozícii na nahliadnutie u projektanta a na OR ZV. Vykonaný ekologický rozbor vzoriek materiálu podvalového podložia staničných a medzistaničných koľají a výhybiek v riešenom úseku žel. trate poukázal na miesta s nevyhovujúcou frakciou materiálu 0 – 8 mm v žkm 150,403 – 151,277 (výhybňa Prša) a žkm 151,277 – 152,177 (výhybňa Prša – výhybňa Holiša). Materiál v ostatných sledovaných úsekoch vyhovoval požiadavkám MP č. 18/99 MDPT SR vo všetkých frakciách. Projekt preto uvažuje s prečistením vyťaženého koľajového lôžka a s jeho využitím do podkladových vrstiev žel. spodku.

Realizácia stavby predpokladá vznik viacerých druhov odpadov, ktoré sú kategorizované podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších aktualizácií. Ich súhrn je uvedený v tabuľke nižšie.

Tabuľka. Predpokladané množstvá jednotlivých druhov odpadov

Kód odpadu	**Názov druhu odpadu**	**Kategória odpadu [1]**	**Množstvo odpadu [t]**	**Navrhovaný spôsob nakladania[2]**
02 01 07 20 02 01[3]	Odpady z lesného hospodárstva Biologicky rozložiteľný odpad - odpad vznikne úpravou priľahlých svahov pri žel. mostoch	O	2,000	R3
15 01 [4]	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov - odpad z obalových materiálov, v ktorých budú výrobky a materiály dovezené na stavbu	O	0,132	R
16 02 13	Vyradené zariadenia, obsahujúce nebezpečné časti iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12 - odpad vznikne demontážou kondenzátorov pre výbojky	O	0,283	R4, R12
16 02 14	Vyradené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13 - odpad vznikne demontážou rozvádzačov	O	1,000	R4, R12
17 01 01	Betón - odpad vznikne odstránením bet. podvalov, demontážou základov zariadení, búracími prácami, pri rekonštrukcii žel. mostov, úpravou komunikácií a pod.	O	4 091,605	R5
17 01 06	Zmesi alebo samostatné úlomky betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky - odpad vznikne pri rekonštrukcii žel. mostov	N	13,850	D1
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06 - odpad vznikne pri čistení a rekonštrukcii žel. mostov	O	14,700	R5
17 02 01	Drevo - odpad vznikne demontážou starých drevených brvien závor	O	0,100	R1, R3
17 02 02	Sklo - odpad vznikne demontážou pôvodných elektrozariadení	O	0,148	R5
17 02 03	Plasty - odpad vznikne pri montážnych prácach realizáciou káblových rozvodov	O	0,015	R1, R3

Kód odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória odpadu [1]	Množstvo odpadu [t]	Navrhovaný spôsob nakladania[2]
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami - odpad vznikne odstránením dr. podvalov, demontážou výbojok	N	23,636	D1
17 03 01	Bituménové zmesi obsahujúce uhoľný decht - vznikne pri rekonštrukcii žel. mostov (búranie izolácie)	N	2,784	R12, D1, D2
17 03 02	Bituménové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 - odpad vznikne pri úpravách komunikácií	O	936,200	R5
17 04 05	Železo a oceľ - odpad vznikne odstránením súčasných podvalov, demontážou pôvodného zabezpečovacieho zariadenia a pôvodných elektrozariadení, búraním jestvujúceho zábradlia na žel. mostoch, pri úprave rozvodov NN a pri realizácii osvetlenia	O	426,930	R4, R13
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10 - odpad vznikne demontážou pôvodného zabezpečovacieho zariadenia, demontážou súčasných káblov, odstránením podvalov, pri rekonštrukcii žel. mostov, demontážou zábradlí na nástupištiach a pod.	O	9,434	R4, R12
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03 - prebytočná zemina z výkopov	O	1 525,157	R5
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky - odpad vznikne pri rekonštrukcii žel. spodku	N	409,000	R12, R13, D8
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05 - prebytočná zemina z výkopov a zemina zo žel. spodku	O	22 605,167	R5
Celkové množstvo výkopovej zeminy				**24 539,324 t**
z toho výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky				**409,00 t**
Celkové množstvo odpadu bez výkopovej zeminy				**5 522,817 t**
z toho celkové množstvo odpadu kategórie ostatný				**5 482,264 t**
z toho celkové množstvo odpadu kategórie nebezpečný				**40,553 t**

[1] O ostatné odpady, N nebezpečné odpady

[2] R zhodnotenie
R1 Využitie ako palivo alebo na získanie energie iným spôsobom
R3 Recyklácia alebo spätné získavanie organických látok
R4 Recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín
R5 Recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov
R12 Úprava odpadov určených na spracovanie
R13 Skladovanie odpadov pred použitím niektorej z činností R1 až R12
D1 Uloženie na povrch zeme alebo do zeme
D2 Úprava pôdnymi procesmi (napr. biodegradácia v pôde)
D8 Biologická úprava nešpecifikovaná, pri ktorej vznikajú zlúčeniny alebo zmesi, ktoré sú zneškodňované niektorou z operácií D1 až D12

[3] Bližšia kategorizácia odpadov z výrubov prebehne pred realizáciou výrubov podľa skutkového stavu výskytu a charakteru drevín po geometrickom vytýčení potrebného rozsahu stavby.

[4] V štádiu projektovej prípravy stavby nie je možné bližšie špecifikovať typy obalov, v ktorých budú výrobky a materiály na stavbu dodávané. Z uvedeného dôvodu sú odpadové obaly zaraďované do podskupiny 15 01 (obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov). Zaradenie k jednotlivým druhom odpadov z obalov (kat. č. 15 01 01 – 15 01 09) sa vykoná počas stavebných prác, pričom vzniknuté odpady z obalov bude nevyhnutné dôsledne triediť.

Predpokladané množstvá jednotlivých druhov odpadov zodpovedajú aktuálnej situácii a predstavujú maximálne hodnoty jednotlivých druhov odpadov, t.j. zodpovedajú takému stavu zariadení, výrobkov alebo materiálov, ktorý neumožňuje ich ďalšie využitie u ŽSR. Ak bude realizácia stavby oproti projektu výraznejšie časovo posunutá, môže z dôvodu udržania trate v prevádzkyschopnom stave nastať výmena niektorých zariadení alebo materiálov, čím bude možné ich opätovné použitie a následne dôjde k zníženiu predpokladaného množstva

odpadov v projekte. Pred zahájením stavebných prác bude preto potrebné, aby zhotoviteľ v spolupráci so ŽSR zabezpečil spracovanie kategorizačných zápisov, ktorými sa určia skutočné množstvá odpadov a skutočné množstvá využiteľných materiálov (napr. kamenivo, podvaly, koľaje, výhybky a pod.)..

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa predpokladá predovšetkým produkcia druhov odpadov, ktorých sumár uvádza tabuľka nižšie. Odpady sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

Nakladanie s odpadmi bude riadené hierarchiou odpadového hospodárstva. Vzniknuté odpady budú sústredené na stavebných dvoroch v obvode staveniska. Po vytriedení budú odovzdané na zhodnotenie, resp. na environmentálne vhodné zneškodnenie osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch.

V dostupnej vzdialenosti od stavby sa nachádzajú napr. skládka nie nebezpečného odpadu Čurgov v Lučenci (Brantner Lučenec, s.r.o.), skládka nebezpečných odpadov v Žiari nad Hronom (ZSNP SPO, s.r.o.), zariadenie na zber a výkup vybraných odpadov vo Fiľakove (KOVOD a.s.), zariadenie na zber elektroodpadu a odpadov z obalov v Lučenci (MEPOS, s.r.o.), zariadenie na zber vybraných stavebných odpadov v Budči (HG Recycling s.r.o.).

Odťažený materiál koľajového lôžka sa v zmysle výsledkov vykonaného ekologického rozboru pretriedi a prečistí a spätne použije do konštrukcie podkladných vrstiev železničného spodku.

Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Hluk

Najnegatívnejšie vnímaným dopadom železničnej dopravy na obyvateľstvo je hluk šírený počas prejazdov vlakových súprav.

Vzdialenosť železničnej trate od územia citlivého charakteru sa v jednotlivých obciach líši. Železničná trať križuje priamo intravilán obce len v prípade mesta Fiľakovo. Najviac zasiahnutým obytným územím je zástavba rodinných domov na Daxnerovej ulici. Železničná trať vedie v bezprostrednej v blízkosti záhrad patriacich k rodinným domom a ich vzdialenosť od trate je približne 50m. Podobná vzdialenosť žel. trate je aj od najbližšieho rodinného domu na ul. Mlynská.

V obci Prša vedie železničná trať okrajom intravilánu a vzdialenosť najbližšieho rodinného domu k zast. Prša je približne 50m. Obec Buzitka sa nachádza až za obcou Prša a nie je tak významne ovplyvňovaná šíriacim sa hlukom.

Obec Holiša je situovaná mimo žel. trať a najbližší rodinný dom sa nachádza vo vzdialenosti cca 530m, podobne obec Fiľakovské Kováče, kde je najbližší rodinný dom vzdialený od žel. trate 460m.

Hoci dochádza k priamemu zásahu do katastra obec Nitra nad Ipľom, jej obytné územie sa nachádza až vo vzdialenosti 1,8km od žel. trate.

Počas etapy výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú zdrojom hluku v území najmä využívané stavebné mechanizmy, činnosti sprevádzajúce stavebné postupy a súvisiaca stavenisková doprava. Výrazné hlukové emisie budú produkované najmä počas búracích prác, recyklácie materiálu koľajového lôžka, výkonu pomocných technológií v stavebných dvoroch a prejazdov nákladných automobilov so surovinami a materiálmi. Vyvolané hlukové emisie budú pomerne výrazné s prerušovaným charakterom a priamo budú závisieť od druhu

vykonávanej činnosti. Zhoršenie hlukovej situácie však bude dočasné, obmedzené na miesto a čas pôsobenia jednotlivých zdrojov hluku.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení. Dôsledkom rekonštrukcie **dôjde k zníženiu hlučnosti** súčasnej prevádzky priamo pri zdroji:

- výmenou súčasného železničného zvršku s tuhým upevnením koľajníc na betónových a drevených podvaloch za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch,
- zvarením koľaje do tzv. bezstykovej koľaje (dlhé koľajnicové pásy),
- vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalu 0,35 m,
- inštaláciou celogumových konštrukcií do priestoru železničných priecestí, ktoré tlmia dynamické účinky prejazdov vozidiel.

Dotknutý úsek železničnej trate prechádza priamo cez zastavané územia obce Fiľakovo a okrajom obce Prša a Holiša.

Vibrácie

Počas výstavby dôjde v dotknutom území k zvýšeniu vibrácií v dôsledku vykonávania stavebných prác, predovšetkým zemných a búracích prác, podbíjaním koľajového lôžka, počas recyklácie materiálu koľajového lôžka, drvením stavebného odpadu a pod., v menšej miere pohybmi ťažkých stavebných mechanizmov a prejazdmi staveniskovej dopravy. Pôjde o dočasný vplyv obmedzený na etapu realizácie rekonštrukčných prác.

Prevádzka zrekonštruovanej železničnej trate neprinesie žiadne nové zdroje vibrácií do dotknutého územia. Hlavným zdrojom budú aj naďalej samotné prejazdy vlakových súprav. Rekonštrukcia železničného zvršku a spodku prinesie vybudovaním štrkového lôžka hrúbky min. 350 mm zníženie prenosu vibrácií do okolia.

Žiarenie

Navrhované práce nebudú zdrojom žiadneho druhu žiarenia. Dotknutý úsek železničnej trate nie je elektrifikovaný.

Zdroje tepla a zápachu

Počas výkonu stavebných prác môžu byť zdrojmi tepla prevádzkované stavebné mechanizmy, pôjde však o minimálnu produkciu spojenú s aktivitou strojov. Zdrojmi zápachu môžu byť stavebné dvory, v ktorých bude prebiehať príprava materiálov a surovín.

Počas prevádzky železničnej trate budú stávajúcimi zdrojmi tepla v zimnom období vykurované železničné súpravy a lokomotívy. Prevádzkou zrekonštruovanej železničnej trate nevzniknú v dotknutom území žiadne nové zdroje tepla a zápachu v porovnaní so súčasným stavom.

Vyvolané investície

Preložky inžinierskych sietí

Z dôvodu rekonštrukcie koľajového zvršku a spodku dôjde v dotknutom traťovom úseku tiež ku kolízii s existujúcimi oznamovacími telekomunikačnými káblami. V kolíznych miestach pri existujúcom križovaní s traťou bude pred začatím stavebných prác vykonané preloženie

dotknutých vedení novými dĺžkami do novej trasy tak, aby bolo aj počas výstavby zabezpečené prepojenie.

Priecestia a úpravy cestných komunikácií

Z dôvodu budovania nového železničného zvršku, spodku a novej konštrukcie železničného priecestia bude potrebné upraviť tiež napojenie jestvujúcich komunikácií v mieste súčasných železničných priecestí.

Úpravy komunikácií budú riešené formou výmeny konštrukčných vrstiev vozoviek len na nevyhnutne dlhých úsekoch pre potreby budovania nových priecestných konštrukcií.

Rekonštrukcia každého priecestia bude v trvaní 7-10 dní, počas ktorých bude dané priecestie uzavreté. Pre priecestia pri zast. Fiľakovo, Prša a Holiša budú navrhnuté obchádzkové trasy. Definitívny návrh obchádzkových ciest je v kompetencii zhotoviteľa a kompetentných orgánov.

Priecestie žkm 147,108 pri zast. Fiľakovo
Počas uzatvorenia priecestia na ceste II/571 v meste Fiľakovo bude prístup do mesta zabezpečený obchádzkovou trasou. Navrhovaná obchádzková trasa je vedená po Šavoľskej ceste, ceste II/2670 až po napojenie na cestu I/71 cez obec Šavoľ, Buzitka a Prša.
V prípade potreby bude možné využiť aj lokálnu obchádzku cez komunikácie nižšej kvality (cez ul. Tehelná), ktorá však nie je vhodná pre nákladnú dopravu.

Priecestie žkm 151,295 pri zast. Prša
Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2669 bude prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou po existujúcich miestnych komunikáciách a po ceste III/2670 a II/571 cez Fiľakovo, Šávoľ a obec Buzitka

Priecestie žkm 154,992 pri zast. Holiša
Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2668 pred obcou Holiša, bude značený prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou navrhnutou cez obce Nitra nad Ipľom, Boľkovce, Boľkovská osada a je vedená po ceste III/ 2668 a cesta III/2655, ktorá sa pred Lučencom napojí na cestu I/71.

Osobné automobily môžu tiež počas doby uzavretia priecestia využívať podjazd pod železničnou traťou, ktorý sa nachádza vedľa existujúceho priecestia.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Z hľadiska funkčnej súvislosti je zmena navrhovanej činnosť vo väzbe na viaceré projekty pripravované ŽSR:

- Pripravovaná stavba „ŽST Kriváň, Vypracovanie PD pre TS 22-0,42 kV“ spočíva vo vybudovaní novej transformovne TS22/0,4kV a VN prípojky z dôvodu technickej zastaranosti existujúcej murovanej transformátorovej stanice TS22/0,4kV s inštalovaným výkonom 2x160 kVA, ako aj z požiadavky na zvýšenie odberu elektrickej energie s potrebou zabezpečenia náhradného napájania dôležitých zaradení v prípade výpadku dodávky elektriny z distribučnej siete v rekonštrukcii koľaje

č. 3 a k nej priľahlých nástupíšť medzi koľajami č. 5/3 a 3/1 s potrebnou infraštruktúrou v ŽST Bajč z dôvodu výmeny zastaraného typu železničného zvršku, zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy a bezpečnosti cestujúcej verejnosti a zníženia nárokov na údržbu.

- cieľom pripravovanej stavby „Výh. Podrečany, zabezpečovacie zariadenie“ je vo Výh. Podrečany vybudovať nové staničné a priecestné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie a v úsekoch Tomášovce – Podrečany a Podrečany – Lovinobaňa vybudovať nové traťové zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie s diaľkovým ovládaním zabezpečovacieho zariadenia (SZZ, PZZ, TZZ) a EOV, VO z ŽST Tomášovce.
- cieľom pripravovanej stavby „ŽSR, Elektrifikácia trate Zvolen-Fiľakovo“ je elektrifikácia v súčasnosti neelektrifikovanej trate

Bližší opis vzájomných súvislostí uvedených projektov so zmenou navrhovanej činnosti vrátane ich možných vplyvov je opísaný v kapitole IV./9. Kumulatívne a synergické vplyvy.

Riziká havárií

K možným rizikám spojeným s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti možno priradiť nepredvídateľné udalosti, resp. udalosti s malou pravdepodobnosťou výskytu, predovšetkým poškodenie železničnej dopravnej cesty alebo jej súčastí, kriminálna demontáž súvisiacich zariadení, zlyhanie ľudského faktoru, havária, únik znečisťujúcich látok do prostredia, vznietenie prepravovaného nákladu a i.

Pre minimalizáciu možných rizík počas realizácie stavby budú stanovené vhodné technologické, technické aj organizačné preventívne opatrenia. Pre minimalizáciu možných rizík počas prevádzky trate sú prijaté viaceré predpisy priamo správcom železničnej infraštruktúry a tiež na strane dopravcov.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

- stavebné povolenie podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

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

Vzhľadom na charakter navrhovanej zmeny činnosti a umiestnenie jednotlivých mostných objektov nebudú generované vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

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

6.1. Geologické pomery

V zmysle regionálneho geologického členenia na trase železničnej trate Fiľakovo – Holiša v dominantnej miere prevažujú najmladšie a plošne najrozšírenejšie fluviálne sedimenty,

vystupujúce v podobe dolinných nív (nivných terás) riek a potokov. Postglaciálne náplavy nivných sedimentov tvoria podstatnú časť jemnozrnného sedimentačného povrchového krytu piesčito-štrkového súvrstvia dnovej akumulácie riek, alebo len samostatnú výplň dien dolín v celom priečnom profile u všetkých potokov tak, ako sú zobrazené v mape. V suchých úvalinovitých dolinách prechádzajú často kontinuálne do deluviálno-fluviálnych splachov.

Nivné sedimenty väčších riek tvoria litofaciálne najpestrejšie laterálne i horizontálne sa meniace súvrstvie, čo sa prejavuje rýchlo sa meniacim mikroreliéfom nív a komplikovanou stavbou i litofaciálnym zložením sedimentov.

Na báze je súvrstvie tvorené zväčša sivými ílovitými hlinami, ílovitými pieskami a smerom k aktívnemu toku aj nesedimentovanými štrkmi a pieskami vrchných polôh dnovej akumulácie. Na ílovitých hlinách a ostatných sedimentoch je v mnohých nivách sformovaný tmavosivý až čierny, humózny, horizont pochovanej nivnej pôdy. V nadloží tejto pôdy sú rozšírené litologicky pestrejšie, hlinité, prachovité a ílovité, humózne sedimenty nivnej fácie, ktoré sa vyznačujú najväčším plošným rozšírením a dominujú už aj v povrchovej stavbe nív menších tokov, kde však pribúda jemnopiesčitá zložka.

Typickým znakom pre nivné sedimenty väčších tokov je výskyt karbonátov, ktoré sa nachádzajú hlavne vo forme mikrokonkrécií, nodúl a úlomkov. U menších tokov sú sedimenty tvorené vrstvenými, ílovitými sivohnedými nevápnitými nivnými hlinami, alebo piesčitými hlinami i pieskami, v spodnej časati s obsahom valúnov, alebo úlomkov hornín. U potokov vytekajúcich z pohorí a u ostatných horských potokov, kde absentuje dnová akumulácia, sú tieto sedimenty tvorené hrubšími hlinito - štrkovými až balvanovito - štrkovitými, alebo len piesčito - kamenitými málo vytriedenými a slabšie opracovanými akumuláciami v celom profile.

V záveroch dolín sú už balvanovito-štrkovito-hlinité sedimenty prívalových vôd. Celková hrúbka nivných sedimentov hlavných tokov nie je rovnaká a pohybuje sa od 1,5 – 3 m, max. 4,5 m (www.geology.sk, 2020).

Geologická stavba

Podľa regionálneho geologického členenia Západných Karpát na území Slovenska (Vasset al., 1988) sa záujmové územie nachádza v Juhoslovenskej panve, pričom najjužnejšiu časť okresu Lučenec pod mestom Fiľakovo zaberá Cerová vrchovina. Podstatnú časť stredu a severu okresu zaberá veporské a kohútske pásmo. Pri charakteristike geologickej stavby záujmového územia vychádzame z práce „Aktualizácia regionálnych štúdií nerastných surovín SR - okres Lučenec a okres Poltár (Kilík, 1996).

Predterciérne útvary sú zastúpené v dvoch tektonických jednotkách - gemeriku a veporiku. Tieto ležia pod sedimentmi terciéru a na povrch vystupujú na severnom okraji Lučenskej kotliny, ktorá je dielčou časťou Juhoslovenskej panvy, v Revúckej vrchovine a v Stolických vrchoch. Južné veporikum (kohútska zóna), ako spodná tektonická jednotka je tvorené staropaleozoickými metamorfovanými horninami, mladopaleozoickou skupinou (slatinské súvrstvie - karbón a rimavské súvrstvie - perm) a tuhárskym mezozoikom zrovnávaným s federátskou skupinou.

Pre veporikumkohútskej zóny je charakteristický paleozoickýgranitizovaný komplex, pozostávajúci z kryštalických hornín, amfibolitov, mylonitizovanýchbiotitickýchpararúl, amfibolických dioritov, hybridných granitoidov a migmatitov, portfirickýchgranitoidov, mylonitizovaných a rekryštalizovanýchgranitoidov.

Pre spodné paleozoikum (spodný karbón) sú typické metabáziká, muskovitickochloritické a kremité svory s polohami grafitických bridlíc a metapieskovce (lovinobanský komplex). Drobno až strednozrnné granity sú stredno až vrchnokriedového veku.

Mezozoikum federátskej skupiny - tuhárskeho vývoja má v spodnom triase kremenné pieskovce, subarkózy a piesčité bridlice. V spodnom anise sú to kavernózne zrnité dolomity a rauwaky. V strednom až vrchnom triase sú masívne hnedé až ružovkasté dolomity a dolomitické vápence. Do stredného triasu až liasu sú zaraďované pestré kryštalické vápence - tuhárske mramory nad nimi ležiace stebelnaté fylitické karbonáty so zhlukmi červených až hnedých silicitov.

Územie Lučenskej kotliny a Cerovej vrchoviny je budované molasovým isedimentami a terciérnymi vulkanitmi. K najstarším molasovým sedimentom sú zaraďované vrchnokriedové epikontinentálne sedimenty čiernolúckeho súvrstvia. Hlavnú výplň tvoria sedimenty lučenského súvrstvia (eger). Spravidla ležia konkordantne na sedimentoch kišcelu a v severnej časti diskordantne na predterciérnom podloží. Maximálna hrúbka je až cca 1200 m. Na mnohých miestach lučenské súvrstvie vystupuje bezprostredne na povrch. Sedimenty egenburgu sú vyvinuté v dvoch litologicky odlišných celkoch. Spodné fiľakovské súvrstvie - predstavuje hlavnú horninovú masu Cerovej vrchoviny. Rozdeľuje sa na niekoľko dielčích jednotiek: tachtianske pieskovce, jalovské vrstvy, lipovianske pieskovce, čakanovské vrstvy a jelšovské zlepence. Sedimenty fiľakovského súvrstvia vznikli v morskom prostredí. Vrchné bukovinské súvrstvie leží na fiľakovskom súvrství. Je tvorené kontinentálnymi sedimentami s polohami vulkanitov, ktoré predstavujú ryodacitové tufy.

Charakteristické je cyklické striedanie štrkov, pieskov, pestrých ílov s polohami ryodacitových tufov.

V juhozápadnej časti Lučenskej kotliny a v strednej časti Cerovej vrchoviny pri Čakanovciach a Lipovanoch sú rozšírené sedimenty šalgotárjanskeho súvrstvia. Sú tvorené prevažne pieskami s uhoľnými slojmi a polohami piesčitých ílov a prachovcov. Rozdeľujú sa na dve súvrstvia: pôtorské vrstvy (piesky s uhoľnými slojmi) a plachtinské vrstvy (íly až ílovce a prachovce sivomodrej farby). Stredný miocén je reprezentovaný horninami alkalicko-vápenatého vulkanizmu. Na severovýchode zasahujú do regiónu vulkanitypokoradzkého súvrstvia

Bazalty Cerovej vrchoviny sú pliocénno-pleistocénneho veku a predstavujú nesúvislé relikty bazaltového vulkanizmu, prevažne lávové prúdy a pokryvy, v menšej miere struskové kužele, neky, dajky, maary, tufové kužele a diatrémy.

Kvartérne sedimenty tvoria nerovnomerný pokryv a súvislejšie vystupujú v údoliach, predovšetkým v údolí Ipľa a na kotlinových pahorkatinách. Prevládajúcim typom sú fluviálne sedimenty najvyšších, vysokých, stredných a nízkych terás a nív riek a potokov. Litologicky výrazne odlišné sú sprašové sedimenty Cerovej vrchoviny. V predhorí Slovenského rudohoria a Krupinskej planiny sú rozšírené pokryvy a plášte deluviálnych (eluviálno-deluviálnych) hlinito-kamenitých sedimentov. Krátke potoky na styku pohorí a kotliny vytvárajú rozsiahle náplavové kužele.

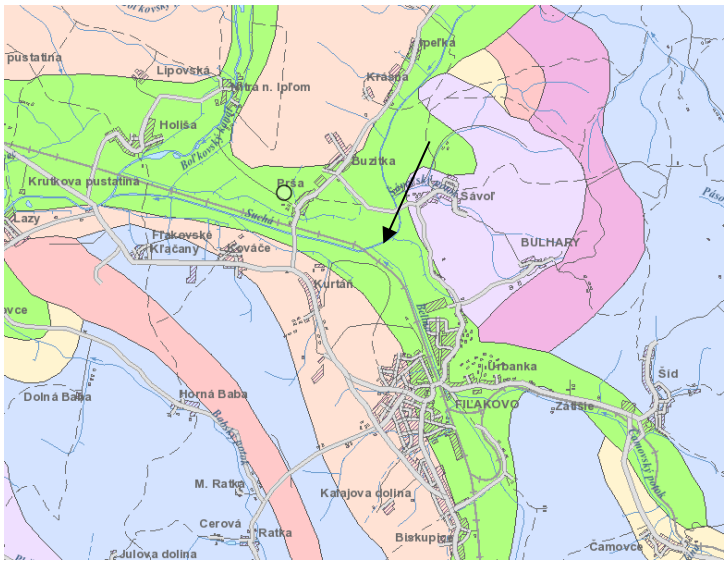
Horninové prostredie a reliéf sú neobnoviteľnými prírodnými zdrojmi – ich kvalita a kvantita je daná prírodnou štruktúrou krajiny a predstavujú prvotné ťažko zmeniteľné faktory využívania územia. Existujúce zásahy do georeliéfu záujmového územia možno označiť za výrazné, lokálne až veľmi výrazné. Je to dané nielen výraznou ľudskou činnosťou, ale i celkovo veľmi nevýrazným plochým charakterom pôvodného fluviálneho georeliéfu, v ktorom sa navonok

prejavujú aj v inom prostredí málo výrazné až strácajúce sa antropogénne formy ako sú vyvýšeniny na navážkach, menej výrazné cestné násypy a zárezy aj samotné cesty a podobné prvky. Veľmi výrazne sa v takomto reliéfe potom prejavuje umelá vodná plocha, ale i niekoľko metrov vysoké cestné a železničné násypy, sústava bočných hrádzí pozdĺž toku Ipeľ. Reliéf medzi hrádzového priestoru Ipľa je lokálne tiež pozmenený činnosťou človeka (ťažba štrku, piesku, hlín, navážky a depónie rôznych druhov a pod.). Povrchové vrstvy hornín môžu byť v dôsledku niektorých nevhodných aktivít v území kontaminované (www.ocuholisa.sk, 2018).

Inžinierskogeologické pomery

V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej rajonizácie Slovenska (M. Hrašna - A.Klukanová, 2002) sa v trase železničnej trate a jej okolí vyskytujú inžinierskogeologické rajóny zobrazené na nasledovnom obrázku.

Obr. Inžinierskogeologická rajonizácia



Typ rajónu F (zelená)	rajón kvartérnych sedimentov
IG rajón	rajón údolných riečnych náplavov

Zdroj: http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/

V trase prevláda rajón údolných riečnych náplavov, ktorý je zastúpený povrchovou nivnou fáciou a štrkovou akumuláciou. Štrková akumulácia je trvale zvodnená, charakterizovaná strednou až vysokou medzizrnovou priepustnosťou. Kvartérne sedimenty tvoria nerovnomerný pokryv a súvislejšie vystupujú v údoliach, predovšetkým v údolí Ipľa a na kotlinových pahorkatinách. Prevládajúcim typom sú fluviálne sedimenty najvyšších, vysokých, stredných a nízkych terás a nív riek a potokov.

Podľa Mapy prírodnej rádioaktivity (Gluch a kol., 2009, ŠGÚDŠ) patrí prevažná časť územia železničnej trate do oblasti s nízkym až stredným radónovým rizikom.

Geodynamické javy

Trasa železnice prechádza v stabilnom území aluviálnej nivy vodných tokov a skalných hornín, nie je tu dokumentovaný výskyt geodynamických javov charakteru zosuvov. Z geodynamických javov sa tu uplatňuje predovšetkým erózia vodných tokov a v rovinnom území okolo Lučenca aj veterná erózia.

Podľa registra svahových deformácií (ŠGÚDŠ, 2020) je dotknuté územie relatívne stabilné, nie sú tu evidované žiadne svahové pohyby.

Tektonika

Podľa Neotektonickej mapy Slovenska (Maglay et al., 1999, ŠGÚDŠ) leží severná časť dotknutého územia Holiša v oblasti pozitívnych jednotiek Západných Karpát so stredným poklesom. Charakteristika dotknutého územia Tektonickej mapy Slovenskej republiky (Bezák, et al., 2004, ŠGÚDŠ):

Základné tektonické členenie	VNÚTORNÉ ZÁPADNÉ KARPATY
Tektonická etapa	NEOALPÍNSKE TEKTONICKÉ ŠTRUKTÚRY ZÁPADNÝCH KARPÁT
Skupiny naložených formácií	Formácie vnútorných Západných Karpát naložené na paleoalpínsku príkrovovú sústavu
Naložené formácie	Sedimentárne panvy s paleogénnou a vrchnokriedovou výplňou
Typy naložených formácií	panva generovaná pod vplyvom tektonického premiestnenia litosférických blokov
Popis	panva generovaná pod vplyvom tektonického premiestnenia litosférických blokov (paleogén a eger – budínsky vývoj)

Zdroj: Tematické mapy (www.geology.sk)

Južná časť v okolí Fiľakova v oblasti pozitívnych jednotiek Západných Karpát s malým zdvihom. Charakteristika dotknutého územia Tektonickej mapy Slovenskej republiky (Bezák, et al., 2004, ŠGÚDŠ):

Základné tektonické členenie	**VNÚTORNÉ ZÁPADNÉ KARPATY**
Tektonická etapa	NEOALPÍNSKE TEKTONICKÉ ŠTRUKTÚRY ZÁPADNÝCH KARPÁT
Skupiny naložených formácií	Formácie vnútorných Západných Karpát naložené na paleoalpínsku príkrovovú sústavu
Naložené formácie	Sedimentárne panvy s neogénnou a kvartérnou výplňou
Typy naložených formácií	Termálne extenzné panvy a depresie
Popis	termálna extenzná panva (len synriftové štádium; neskorý egenburg – karpat)
Naložené formácie	Neovulkanické komplexy
Typy naložených formácií	Poorogénne alkalickobazaltové vulkanity
Popis	pontské až pleistocénne alkalické bazalty a bazanity: lávové prúdy

Zdroj: Tematické mapy (geology.sk)

Seizmicita územia

Z hľadiska seizmického ohrozenia, vychádzajúc z mapy očakávaných makroseizmických účinkov pre územie Slovenska (STN 73 0036) patrí územie do oblasti, kde maximálne očakávané seizmické účinky môžu dosiahnuť hodnotu od5 - 6° MSK-64.

Ložiská nerastných surovín

Oblasť Lučenca je súčasťou známej silikátovej zóny. Významné ložiská týchto surovín sa nachádzajú v Poltári, Petrovci, Halieri, Veľkej nad Ipľom, Pincinej, Tuhári, Ružinej, Kalinove, Jelšovci a ďalších lokalitách.
(Zdroj: Inžinierskogeologický atlas hornín Slovenska)

Šiatorská Bukovinka

V širšom okolí ložiska Šiatorská Bukovinka sa vyskytujú prevažne nerudné suroviny predstavujúce pestrý súbor surovín využívaných na rôzne účely:

- stavebné suroviny, z ktorých sú zastúpené ložiská a perspektívne územia štrkopieskov, stavebných pieskov, tehliarskych surovín,

- stavebný kameň a kamenivo zastúpené ložiskami a perspektívnymi územiami bazaltov, andezitov a pieskovcov.

Horniny neovulkanitov sú vhodným zdrojom stavebných surovín. Podstatná časť sa využíva ako stavebné kamene a kamenivo, sprievodnou surovinou sú epiklastické pieskovce, využívané ako stavebné piesky.

Najvýznamnejším zdrojom stavebného kameňa v Cerovej vrchovine je Cerová bazaltová formácia. Ťažba bazaltov v chránenej krajinnej oblasti Cerová vrchovina, kde sú tieto horniny rozšírené, musí byť regulovaná. Niektoré ložiská boli vyhlásené za chránený prírodný útvar a ťažba kameňa z týchto ložísk bola zastavená. (Pohanský vrch, steblová skala, Šurica-Soví hrad, Šomoška a i.)

K významným zdrojom stavebného kameňa patrí popri bazaltoch cerovej formácie Šiatorský intruzívny komplex.

Na základe technologických vlastností andezitu je predpoklad jeho využitia na výrobu výrobkov pre náročnejšie stavebné použitie. Andezit z ložiska sa považuje za surovinu aj pre výrobu kvalitného kameniva pre koľajové lôžka a taktiež niektorých výrobkov hrubej kamenárskej výroby (napr. chodníkové obrubníky a i.).

Významné geologické lokality

Lokalita: Lom Bulhary



Paleogeografia: Lokalita predstavuje jednu z mladších vulkanických foriem juhoslovenského monogenetického bazaltového vulkanického poľa.

Charakter odkryvu: kameňolom

Litologicko-petrografická charakteristika: Litologicko-petrografická charakteristika cerovej bazaltovej formácie: Ako cerovú bazaltovú formáciu vyčleňujeme súbor monogenetických vulkanických foriem alkalických bazaltov v oblasti Cerovej vrchoviny (Zdroj: http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/)

Lokalita: Fiľakovo, hradný vrch



Názov-stratotyp: Fiľakovský hradný vrch je príkladom menej erodovaného maaru cerovej bazaltovej formácie so zachovalou výplňou freatomagmatických pyroklastík.

Charakter odkryvu: skalné bralo

Litologicko-petrografická charakteristika: Litologicko-petrografická charakteristika cerovej bazaltovej formácie: Ako cerovú bazaltovú formáciu vyčleňujeme súbor monogenetických vulkanických foriem alkalických bazaltov v oblasti Cerovej vrchoviny (Zdroj: http://apl.geology.sk/atlaskrajiny/).

Znečistenie horninového prostredia

V riešenom území stavby nie je evidované žiadne prieskumné územie, ložisko nerastných surovín ani dobývací priestor.

V ŽST Fiľakovo (mimo riešený úsek) sa nachádza registrovaná potvrdená environmentálna záťaž s názvom:

LC (001) / Fiľakovo - NAFTEX - časť bývalého Kovosmaltu a „LC (1883) / Fiľakovo - Rušňové depo, Cargo a.s. - SK/EZ/LC/1883 (Platný stav- register B)“: zahŕňajúca žel. depo a stanicu, ktorá vznikla v dôsledku manipulácie s ropnými látkami pri vykonávaní údržby a opráv koľajových vozidiel a skladovaní pohonných hmôt. V bezprostrednom susedstve s traťou je registrovaná pravdepodobná environmentálna záťaž LC (001) / Fiľakovo – NAFTEX – časť bývalého Kovosmaltu.

Podľa zákona č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach v znení neskorších predpisov, ak bude v týchto miestach realizovaný geologický prieskum resp. sanácia potvrdenej environmentálnej záťaže povinnou osobou (resp. príslušným ministerstvom alebo MŽP SR), musí byť umožnené tieto práce na danej lokalite vykonať.

Popis environmentálnej záťaže - Rušňové depo, Cargo a.s. - Fiľakovo:

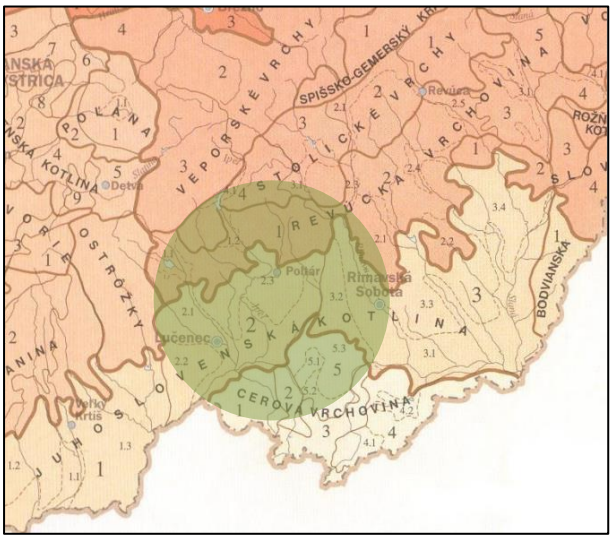
Kategória prirodzenej ochrany	b) priemerná prirodzená ochrana - ohrozenie p odzemnej vody stredné (C)
Zraniteľnosť územia	III) územie málo zraniteľné (priemyselné zóny, neobývané územia, ...)
Stupeň priority:	EZ so strednou prioritou (K 35 - 65)

Zdroj: (www.enviroportal.sk/envirozataze)

6.2. Geomorfologické pomery

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Západných Karpát (Mazúr, Lukniš, 1980) je dotknuté územie zaradené do Alpsko-himalájskej sústavy, do podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vnútorné Západné Karpaty, oblasti Lučensko - košická zníženina, celku Juhoslovenská kotlina a podcelku Lučenská kotlina (nachádza sa v strede celku). Časť územia Fiľakovo leží v Matransko-slanskej oblasti v geomorfologickom celku Cerová vrchovina a v podcelku Fiľakovská brázda. (www.wikipedia.org).

V oblasti Fiľakovskej brázdy sa dolina potoka Belina výrazne rozširuje na 3-4 km so šírkou nivy 1-1,5 km. Nadmorská výška nivy je na území Fiľakova 193 m. Najvyššie okolité kopce dosahujú nadmorskú výšku 340-350 m (Chrasť 350,1 m, Šarkan 340,7 m), pri Belinej aj 480 m. Tvoria ich tvrdé, odolné bazalty (čadiče) z konca treťohôr, kým nižšie ležiace svahy sú budované málo odolnými treťohornými morskými pieskovcami a štvrtohornými svahovými zvetralinami. Zvyšky bývalých štvrtohorných sopečných kráterov predstavujú dva kopce výrazne vystupujúce z nivy potoka Belina: Hradný vrch a Červený vrch (www.filakovo.sk).



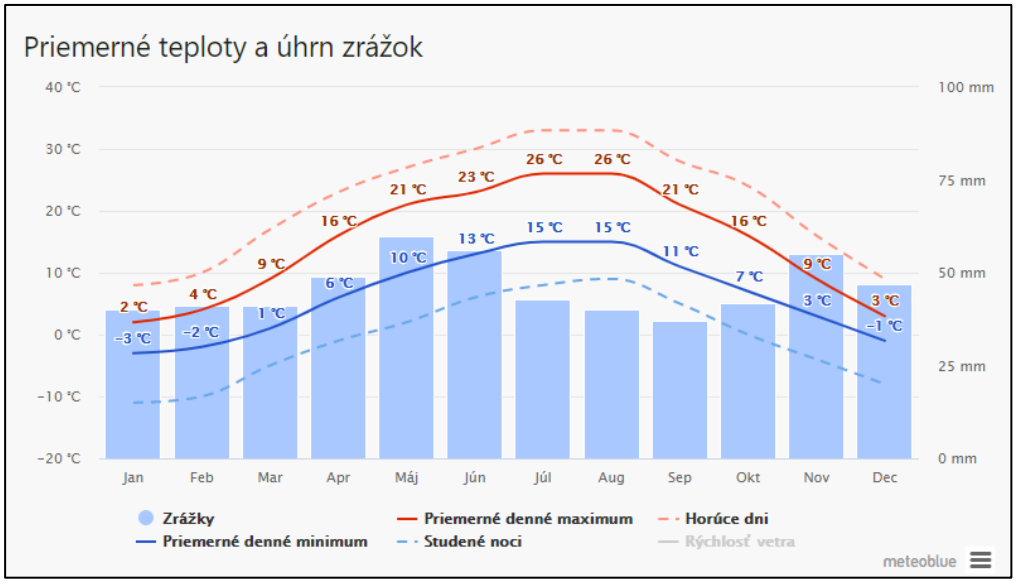
Obr. Geomorfologické členenie Západných Karpát (Mazúr, Lukniš, 1980) - dotknuté územie

Územie Holiša leží 7 km juhovýchodne od okresného mesta Lučenec a 12 km severozápadne od mesta Fiľakovo, v Juhoslovenskej kotline v juhovýchodnej časti Lučeneckej kotliny na nive Ipľa. Nadmorská výška v strede obce je 175 m n. m. a v chotári 180 m n.m. – 256 m n.m. Prevažne odlesnené územie na rovine a terasách pahorkatiny so zvyškami dúbrav tvoria treťohorné íly a pieskovce pokryté uloženinami a prašou. Dotknuté zemie má prevažne nivné a illimerizované pôdy. Územie tvoria treťohorné íly a pieskovce pokryté riečnymi uloženinami a sprašou (zdroj: www.ocuholisa.sk).

6.3. Klimatické pomery

Juhoslovenská kotlina patrí klimaticky medzi teplé oblasti s miernou zimou. Teplá oblasť má počet letných dní (s max. 25°C a viac) v roku nad 50. Zaberá u nás nížiny zasahuje do nízko položených kotlín do výšky 300 - 400 m n. m.

Obr. Priemerné teploty a úhrn zrážok pre okres Lučenec, 30 ročný priemer



V zimných mesiacoch sa teploty pohybujú v rozmedzí od -1 do –3 °C, v letných mesiacoch medzi 18 – 20 °C. Počet dní so snehovou pokrývkou je menší než 50, počet letných dní je 60 - 70. Najteplejším mesiacom u nás býva spravidla júl ale vzhľadom na premenlivosť počasia to môže byť aj jún a august. Najteplejším územím je Podunajská nížina, kde priemerná júlová teplota na Podunajskej rovine a nižších okrajoch pahorkatín dosahuje nad 20°C (Bratislava - letisko 20,4° C, Hurbanovo 20,5° C). V južnej časti Východoslovenskej roviny (Trebišov 20,3° C) i na niektorých miestach v Juhoslovenskej kotline (Lučenec 20,5° C) sú priemerné júlové teploty rovnaké. Najveternejšími regiónmi v Slovenskej republike sú Podunajská a Východoslovenská nížina a vysokohorské polohy. Najväčšia priemerná rýchlosť vetra bola zaznamenaná na štítoch Vysokých Tatier v oblasti Bratislavy a Košíc, najmenšia v Juhoslovenskej kotline v okolí Lučenca a Rimavskej Soboty (www.pulib.sk, www.wikipedia.org).

"Priemerné denné maximum" (plná červená čiara) zobrazuje maximálnu teplotu priemerného dňa v každom mesiaci pre Lučenec. A naopak, "priemerné denné minimum" (plná modrá čiara) zobrazuje priemernú minimálnu teplotu. Horúce dni a studené noci (prerušovaná červená a modrá čiara) ukazujú priemer najhorúcejších dní a najstudenších nocí v každom mesiaci za posledných 30 rokov. Ak plánujete dovolenku, môžete očakávať tieto priemerné teploty a adekvátne sa pripraviť na teplejšie alebo chladnejšie dni˘(www.meteoblue.sk).

Tab. Rekordy zaznamenané od 08 september 2013. Tabuľka zobrazuje rekordné hodnoty po tomto dni (meteolc.sk). Meteorologická stanica Rúbanisko II.

Teplota a vlhkosť

Najvyššia teplota	38,7 °C	at 12:22 on 19 júl 2015
Najnižšia teplota	-20,0 °C	at 7:18 on 08 január 2017
Najvyššia hodnota rosného bodu	24,4 °C	at 10:17 on 27 jún 2019
Najnižšia hodnota rosného bodu	-22,1 °C	at 7:18 on 08 január 2017
Najvyššia pocitová teplota	41,9 °C	at 12:25 on 19 júl 2015
Najnižšia pocitová teplota	-23,9 °C	at 7:01 on 08 január 2017
Najnižší chlad vetra	-23,9 °C	at 0:56 on 09 január 2017
Najvyšší index tepla	42,5 °C	at 12:20 on 19 júl 2015
Najnižšie maximum teploty	26,5 °C	at 6:09 on 07 júl 2015
Najvyššie minimum teploty	-7,9 °C	at 23:46 on 04 január 2016
Najvyššia vlhkosť %	100	at 1:20 on 15 september 2013
Najnižšia vlhkosť %	12	at 12:42 on 27 marec 2019
Najvyšší denný teplotný rozdiel	25,4 °C	on 05 september 2014
Najnižší denný teplotný rozdiel	0,0 °C	on 14 december 2013

Zrážky

Najvyššia intenzita zrážok	1645,8 mm	at 14:09 on 22 júl 2014
Najvyšší hodinový úhrn zrážok	20,8 mm	at 16:57 on 08 júl 2014
Najvyšší denný úhrn zrážok	46,6 mm	on 10 február 2016
Najvyšší mesačný úhrn zrážok	156,3 mm	október 2013
Najdlhšie obdobie bez zrážok	25 Deň	to 08 marec 2019
Najdlhšie obdobie zo zrážkami	19 Deň	to 16 október 2017

Vietor

Najvyšší náraz vetra	108,0 km/h	at 16:46 on 29 október 2017
Max. rých. vetra (10 min. priem)	51,2 km/h	at 2:43 on 24 február 2020
Najvyšší denný priebeh vetra	554,4 km	on 29 október 2017

Tlak vzduchu (SL)

Najnižší tlak vzduchu	974,17 hPa	at 2:42 on 31 január 2015
Najvyšší tlak vzduchu	1047,55 hPa	at 22:56 on 20 január 2020

Obr. Priemerné teploty v C. Meteorologická stanica Rúbanisko II.

Priem	Jan	Feb	Mar	Apr	Máj	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2020	-1.6	4.4	6.2	11.1	13.7	19.3	20.6	21.8	17.0	10.9	* 5.6	
2019	-2.1	2.5	7.9	12.1	13.5	22.7	21.2	22.1	15.8	11.5	8.1	1.6
2018	1.6	-0.8	* 3.0	15.2	18.6	20.4	21.6	22.6	17.0	12.2	6.4	-0.8
2017	-7.0	1.8	8.5	9.9	16.1	21.2	21.0	22.5	15.1	10.3	4.5	0.0
2016	-2.6	5.1	6.6	12.0	15.8	20.3	21.5	19.8	17.7	8.9	4.0	-1.7
2015	1.3	1.2	6.5	10.8	15.6	19.8	* 25.1	* 20.9	17.1	9.4	6.0	2.1
2014	2.1	4.2	9.1	12.1	15.1	19.1	21.3	18.7	16.2	11.3	6.9	2.8
2013									* 13.4	11.9	6.7	0.8
Priem	-1.2	2.6	6.8	11.9	15.5	20.4	21.8	21.2	16.2	10.8	6.0	0.7

Z hľadiska klasifikácie klimatických oblastí (Lapin et al., Atlas krajiny SR, 2002) patrí dotknutá lokalita do prevažne teplej až teplej nížinnej klimatickej oblasti s viac ako 50 letnými dňami za rok (dni, kedy teplota vzduchu dosiahla 25 °C a viac).

Obr. Priemerné zrážky v mm. Meteorologická stanica Rúbanisko II.

Priem	Jan	Feb	Mar	Apr	Máj	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2020	0.3	0.9	2.0	0.3	0.6	2.7	2.2	1.1	0.5	1.3	* 1.2	
2019	0.5	0.8	0.4	0.8	2.4	0.8	1.5	2.5	1.8	0.5	3.4	1.7
2018	0.8	1.8	* 1.5	0.4	0.7	1.1	0.6	0.3	0.0	0.4	0.5	0.7
2017	0.4	1.1	0.8	1.2	1.0	0.5	0.4	0.0	0.0	0.0	1.2	2.2
2016	1.4	4.7	0.7	0.8	1.8	1.7	2.9	1.8	0.6	1.8	1.6	0.0
2015	1.5	0.7	0.9	0.3	1.4	0.0	* 0.0	* 0.0	2.5	3.5	1.0	0.0
2014	1.7	1.7	0.0	1.2	3.1	1.1	2.0	2.6	2.1	1.4	0.9	1.3
2013									* 1.1	1.3	2.2	0.3
Priem	0.9	1.7	0.9	0.7	1.6	1.1	1.4	1.2	1.1	1.3	1.5	0.9

Podľa teplotných a vlhkostných kritérií v zmysle Končekovho členenia (Atlas SSR, 1980) možno dotknuté územie zaradiť do teplej oblasti T2 a T4 (mierne suchej až suchej, s miernou zimou) a teplého nížinného klimatického okrsku s miernou inverziou teplôt.

Obr. Priemerná rýchlosť vetra v km/h. Meteorologická stanica Rúbanisko II.

Priem	Jan	Feb	Mar	Apr	Máj	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2020	3.9	19.0	14.5	14.5	16.6	10.5	10.2	8.1	6.6	0.0	* 1.7	
2019	11.7	12.6	18.1	14.3	14.2	14.5	18.5	11.1	12.4	8.7	3.4	8.5
2018	8.9	9.2	* 10.3	14.6	13.1	15.3	19.0	12.8	13.0	12.5	9.2	9.1
2017	8.6	10.0	16.3	21.1	15.1	18.4	17.8	13.9	14.5	15.6	9.8	7.4
2016	8.3	14.9	16.1	14.3	16.4	13.2	16.1	10.5	10.9	12.1	11.6	10.4
2015	13.3	10.6	14.8	20.6	16.0	13.7	* 17.6	* 10.0	14.6	8.0	12.7	6.4
2014	8.9	8.0	15.6	17.9	17.8	16.5	15.9	15.0	13.3	10.4	8.5	13.7
2013									* 14.0	9.9	9.0	8.7
Priem	9.1	12.0	15.1	16.8	15.6	14.6	16.4	11.6	12.4	9.7	8.2	9.2

Znečistenie ovzdušia

Dominantným zdrojom znečisťovania ovzdušia v Banskobystrickom kraji je vykurovanie domácností, najmä v severnej časti, kde je podiel využitia palivového dreva v porovnaní s ostatnými oblasťami najvyšší. Lokálne je dôležitá aj cestná doprava. Najvyššiu intenzitu dosahuje v okrese Banská Bystrica – na diaľnici R1 (denne ňou v priemere prechádza 40 011 vozidiel, 4 644 nákladných a 35 174 osobných áut) a na ceste č. 66 (34 559 vozidiel, 2 740 nákladných a 31 719 osobných áut).

Významnou z hľadiska zaťaženosti komunikácií je cesta č. 50 v okrese Zvolen, Detva a Žiar nad Hronom – s úrovňou 29 988 vozidiel (19 % nákladných), 16 707 vozidiel (23 % nákladných áut) a 14 357 vozidiel (11 % nákladných áut) – a cesta č. 66 v okresoch Zvolen (14 715 vozidiel, 2 534 nákladných áut a 12 135 osobných áut) a Brezno (12 289 vozidiel, 1 659 nákladných a 10 559 osobných áut). V okrese Lučenec sú dôležitými cesty č. 585, č. 50 a č. 75, pričom najhustejšia premávka je na prvej z nich (13 815 vozidiel, 1 387 nákladných a 12 370 osobných áut) 8 . Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia, ako je metalurgia neželezných kovov sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné. V závislosti od meteorologických podmienok sa v tomto kraji môže prejaviť aj vplyv teplární. (2019_Sprava_o_KO_v_SR v3.pdf (shmu.sk)

Počas výstavby bude dočasne znížená kvalita ovzdušia na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby nárastom prašnosti prostredia vykonávaním stavebných prác a lokálnym nárastom emisií výfukových plynov využívaním motorizovaných mechanizmov a nákladných automobilov. Nepriaznivé pôsobenie týchto faktorov na kvalitu lokálneho ovzdušia bude zmiernené uplatnením a dôsledným dodržiavaním vhodných opatrení ako napr. skladovaním sypkého materiálu v zastrešených priestoroch a jeho prekrytím plachtami počas prepravy, kropením povrchov pri prácach s predpokladom zvýšenej prašnosti, čistením vozidiel a strojov pred vjazdom na verejné komunikácie, obmedzením chodu motorových vozidiel na prázdno, a i.

Tab. Emisie [t] a merné územné emisie [t.km–2] základných znečisťujúcich látok vypustených z veľkých a stredných stacionárnych zdrojov za rok 2018

Okres	**Emisie (t)**				**Merné územné emisie (t.km^{-2})**			
	TZL	**SO2**	**NO2**	**CO**	**TZL**	**SO2**	**NO2**	**CO**
Lučenec	15,291	6,031	38,082	24,173	0,02	0,01	0,05	0,03

Zdroj: 2019_Sprava_o_KO_v_SR v3.pdf (shmu.sk)

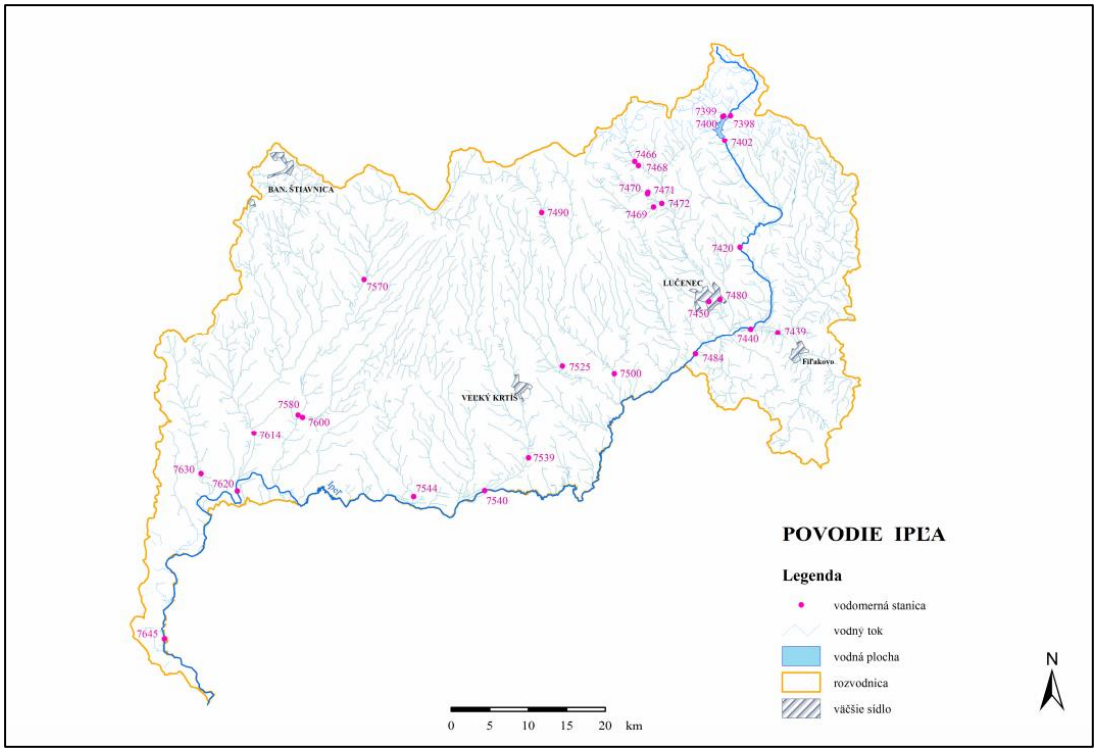
6.4. Hydrologické pomery

Povrchové vody

Pod Holišou železničná trať križuje rieku Ipeľ a prechádza do čiastkového povodia rieky Suchá. Túto križuje pod jej sútokom s potokom Belina, v súbehu s ktorým pokračuje až do Fiľakova. Ipeľ má zo slovenských riek najextrémnejší režim odtoku. Najčastejší výskyt maximálnych prietokov je vo februári až apríli. Minimálne prietoky sa najčastejšie vyskytujú v septembri.

Suchá je rieka na juhu stredného Slovenska, preteká územím okresov Poltár a Lučenec. Je to ľavostranný prítok Ipľa, má dĺžku 33 km a povodie s plochou 340,4 km². Je tokom III. rádu a priemerná lesnatosť povodia je 30% (ww.wikipedia.org).

Obr. Povodie Ipľa



Tok	Vodomerná Stanica	Riečny km	Plocha povodia (km²)	Nadm. V. „0“ VDČ (m.n.m)
Ipeľ	Holiša	157,20	685,67	172,40
Suchá	Prša	3,10	325,43	178,09

Zdroj: (SHMÚ Bratislava 2011: Hydrologická ročenka Povrchové vody, 2010)

Ipeľ má charakter nížinného toku. Pramení v západnej časti Slovenského Rudohoria pod vrchom Čierťaž vo výške 1030 m.n.m. Od prameňa až po Lučenec tečie Ipeľ prevažne južným smerom, tu sa stáča na juhozápad, pri Bušinciach na západ a pod prítokom Štiavnica až po ústie do Dunaja tečie južným smerom. Povodie má tvar nepravidelného štvoruholníka predĺženého v smere východ - západ.

Dĺžka jeho toku je 232,5 km, z toho 140 km tvorí hranicu s Maďarskom. Celková plocha povodia má rozlohu 5151 km^2, z toho plocha povodia na Slovensku je 3649 km^2, čo predstavuje 71 %. Povodie Ipľa tvorí z hlavných povodí 7,4 % - ný podiel na ploche Slovenska.

Zo severnej strany je povodie Ipľa ohraničené Slovenským Rudohorím a horstvom Javorie, zo západnej strany Štiavnickými vrchmi a Ipeľskou pahorkatinou, z východnej strany Cerovou vrchovinou.

Povodie Ipľa tvoria nasledovné základné povodia:

- Ipeľ po zaústenie Kriváňa (číslo hydrologického poradia 4 - 24 - 01),
- Ipeľ po zaústenie Krtíša (číslo hydrologického poradia 4 - 24 - 02),
- časť povodia Ipeľ (číslo hydrologického poradia 4 - 24 - 03).

Hlavným recipientom v povodí je rieka Ipeľ a k jej najvýznamnejším prítokom patria:

- ľavostranné - Suchá, ktorá pretína riešené územie (ostatné ľavostranné prítoky sú na maďarskej strane),
- pravostranné - Krivánský potok, Tisovník, Krtíš, Litava, Krupinica a Štiavnica.

Z hľadiska typu režimu odtoku spadá hodnotené územie do vrchovinno-nížinnej oblasti s dažďovo-snehovým typom odtoku. Rozdelenie odtoku v roku je nepriaznivé. Ipeľ má zo slovenských riek najextrémnejší režim odtoku. Najčastejší výskyt maximálnych prietokov je v období topenia snehu vo februári až apríli. Minimálne prietoky sa najčastejšie vyskytujú v septembri.

Tab.: Dlhodobé priemerné mesačné prietoky Ipľa v stanici Holiša v m^3.s^{-1}

Mesiac	*I*	*II*	*III*	*IV*	*V*	*VI*	*VII*	*VIII*	*IX*	*X*	*XI*	*XII*	*Qpriem*
Qpriem.	7.77	11.85	16.14	10.37	7.11	5.03	3.40	3.33	2.59	4.44	8.33	9.25	*3,49*

Zdroj: Atlas krajiny SR (app.sazp.sk)

Priemerné ročné prietoky v roku 2018 sa v hydroprognóznych staniciach pohybovali okolo 74% dlhodobých priemerných prietokov Qa1961-2000, v Salke na dolnom Ipli dosiahol priemerný ročný prietok 68 % Qa1961-2000.

Vo viacerých mesiacoch, od mája 2018 do konca roka, bola vodnosť vo všetkých hydroprognóznych staniciach výrazne podpriemerná. Priemerné mesačné prietoky sa pohybovali v intervale 23 až 61 % príslušných dlhodobých priemerných prietokov. Len v Holiši

bola v septembri vodnosť podpriemerná, dosiahla 72 % Qma-9/1961-2000. Minimálne priemerné mesačné prietoky sa vyskytli v auguste, na hornom Ipli v novembri.

Najvodnatejším mesiacom, vo vzťahu k dlhodobým charakteristikám, bol v povodí Ipľa január, čo bolo ovplyvnené predchádzajúcim výrazným vianočným oteplením a následným topením sa snehovej pokrývky. Mimoriadne teplé počasie trvalo až do polovice januára. Priemerné januárové mesačné prietoky sa pohybovali v intervale 106 až 139 % Qma-1/1961-2000. Maximálne priemerné mesačné prietoky boli zaznamenané v marci (Slovenské Ďarmoty, Salka) a v apríli (Holiša), ale v dôsledku chýbajúcich (podpriemerných) zásob vody v snehovej pokrývke dosahovali v porovnaní s dlhodobými hodnotami len 92 až 101 % Qma3/1961-2000 a Holiša 115 % Qma-4/1961-2000.

Maximálne kulminačné prietoky boli v hydroprognóznych staniciach zaznamenané v marci a v apríli. Maximálne kulminačné vodné stavy neprekročili hodnoty, zodpovedajúce stupňom povodňovej aktivity. Maximálne kulminačné prietoky boli vo všetkých hydroprognóznych staniciach v povodí Ipľa nižšie ako hodnota 1- ročného prietoku.

V druhej polovici januára sa ojedinele na hornom Ipli vyskytovali ľadové úkazy (ľadová triešť a ľad pri brehu). Koncom februára a v prvej marcovej dekáde boli pozorované ľadové úkazy

(ľadová triešť a ľad pri brehu) vo všetkých hydroprognóznych staniciach. Ľadová triešť, ľad pri brehu a zámrz ovplyvňovali priebeh odtoku aj v závere kalendárneho roka 2018, najmä v druhej polovici decembra.

V okolí železničnej trate sa nenachádzajú žiadne vodné plochy a nádrže. V blízkosti Obce Holiša sa nachádza bývalé Štrkovisko na ktorom sa plánuje vykonať úprava terénu, vodné plocha sa ponechá ako rekreačný rybník, chovný rybník.

Navrhované stavebné práce si vyžiadajú rekonštrukciu viacerých mostných objektov premosťujúcich vodné toky vrátane riek Suchá a Ipeľ. Pri rekonštrukčných prácach tak dôjde k zásahom do korýt príp. do brehov dotknutých vodných tokov.

V zmysle § 28 ods. 1 zákona o vodách **je pre stavbu potrebné vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy**, v ktorom budú stanovené podmienky jej realizácie a užívania.

V zmysle § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona **je na realizáciu stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy**. Zároveň je potrebné súhlasné stanovisko správcov dotknutých vodných tokov.

Názov SO	Katastrálne územie	Premostená prekážka
Fiľakovo - Výh. Prša, priepust v km 148,077	Fiľakovo	vodný tok
Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 147,426	Fiľakovo	bezmenný potok
Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 149,924	Prša	rieka Suchá
Výh. Prša, priepust v km 150,792	Prša	občasný vodný tok
Výh. Prša - Výh. Holiša, priepust v km 152,494	Holiša	občasný vodný tok
Výh. Prša - Výh. Holiša, most v km 154.538	Holiša	rieka Ipeľ

Podľa NV SR č. 617/2004 Z.z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti, za citlivé oblasti sa ustanovujú vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území SR alebo týmto územím pretekajú. Do citlivej oblasti je zaradené celé územie SR. Potreba ustanoviť celé územie SR za citlivú oblasť vyplynula zo súčasného stavu kvality povrchových vôd dokumentovaného výsledkami monitorovania a zo zhodnotenia aktuálneho stavu ich

eutrofizácie. Zraniteľné oblasti, v zmysle uvedeného NV, sú poľnohospodársky využívané územia, z ktorých odtekajú vody zo zrážok do povrchových vôd alebo vsakujú do podzemných vôd, v ktorých je koncentrácia dusičnanov vyššia ako 50 mg.l-1 alebo sa môže v blízkej budúcnosti prekročiť. Za zraniteľné oblasti boli v okrese Lučenec stanovené poľnohospodársky využívané pozemky v k. ú. obcí: Belina, Biskupice, Boľkovce, Bulhary, Buzitka, Čakanovce, Čamovce, Fiľakovo, Fiľakovské Kováče, Halič, Holiša, Jelšovec, Kalonda, Lehôtka, Lipovany, Lovinobaňa, Lučenec, Mašková, Mikušovce, Mučín, Nitra nad Ipľom, Nové Hony, Panické Dravce, Pinciná, Pleš, Podrečany, Prša, Radzovce, Rapovce, Ratka, Stará Halič, Šávoľ, Šíd, Šurice, Točnica, Tomášovce, Trebeľovce, Trenč, Veľká nad Ipľom, Veľké Dravce a Vidiná.

Dotknuté územie sa nenachádza v záplavovom území ani v zóne povodňového rizika (https://www.minzp.sk/).

Kvalita povrchových vôd

V povodí Ipľa bola v roku 2002 sledovaná kvalita vody v 13 základných miestach odberov vzoriek. Sledovaná dĺžka vodných tokov v povodí Ipľa tvorí 432,5 km. Kvalita povrchových vôd bola hodnotená na dĺžke 231,4 km. V tabuľke je uvedená dĺžka tokov v povodí Ipľa, ktorým bola priradená V. trieda kvality podľa jednotlivých skupín ukazovateľov, spolu s určujúcimi ukazovateľmi.
Obr. Hodnotená dĺžka sledovaných tokov s V. triedou kvality podľa skupín ukazovateľov

Čiastkové povodie	V. trieda kvality v skupine ukazovateľov [km]							
	A	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*	*H*	[km]
IPEĽ	24,9	0	30,3	5,4	90,8	5,4	0	
V. triedu kvality určujúce ukazovatele	O_2 $ChSK_{Cr}$		N-NH_4 $P_{celk.}$ P-PO_4	$SI_{-makrozoo}$	Koli Tekoli Fekoky	NEL_{UV}		
- sledovaná dĺžka								432,50
- hodnotená dĺžka								231,40

Najväčšími znečisťovateľmi v povodí sú, popri poľnohospodárstve a priemyselných aktivít, komunálne odpadové vody.

V oblasti Lučenca sú odpadové vody odvádzané cez prítoky. Krivánsky potok odvádza odpadové vody z Bloomsburry Pacific Slovakia, a. s., (keramická výroba), z Lute (textilná výroba, pletený tovar a farbenie), z Lovinitu, z Lovinobane (výroba žiaruvzdorného keramického tovaru) a komunálne odpadové vody z Lučenca. Tuhársky potok je recipientom ZŤS v Lučenci. Do Ipľa sú odvádzané odpadové vody z mäsovýroby Hrádok s.r.o., Lučenec a zo sklární Slovglass v Poltári. Odpadové vody v oblasti Fiľakova, vypúšťané z podniku Thormasmalt (povrchová úprava kovov, kovovýroba), sú znečistené ťažkými kovmi a organickými rozpúšťadlami a spolu s komunálnymi odpadovými vodami sa odvádzajú do toku Beliny.

V skupine ukazovateľov kyslíkového režimu (A) je kvalita vody v povodí Ipľa zaradená do II. - V. triedy kvality. V. trieda kvality je v mieste odberu Ipeľ-Kalonda, kde bola najvyššia hodnota ChSKCr (122,2 mg.l-1) jednorázovo nameraná v januári 2001. V čase odberu vzorky vody (január 2001) bol nameraný vysoký vodný stav s vysokým obsahom suspendovaných látok (ukazovateľ NL 221 mg.l-1), v dôsledku ktorých bola nameraná vysoká chemická spotreba

kyslíka. Pre nízky obsah rozpusteného kyslíka je V. trieda kvality na prítokoch Suchá, v mieste odberu Suchá-Prša (0,40 - 12,3 mg.l-1) a Krtíšsky potok v mieste odberu Krtíšsky potok-Nová Ves (0,77 - 12,8 mg.l-1). V mieste odberu Krivánsky potok-pod Lučencom v dôsledku zvýšenej biochemickej spotreby kyslíka (1,81 - 18,2 mg.l-1) a v mieste odberu Ipeľ-Rapovce pre namerané nízke hodnoty rozpusteného kyslíka (1,0 - 13,54 mg.l-1) je IV. trieda kvality. Namerané hodnoty ChSKCr v miestach odberov Suchá-Prša (15 - 54,0 mg.l-1) a Krtíšsky potok-Nová Ves (6 - 54,0 mg.l-1) zodpovedajú IV. triede kvality.

V skupine základných fyzikálno-chemických ukazovateľov (B) je kvalita vody zaradená do II. - IV. triedy. Všetky ukazovatele B skupiny nameranými hodnotami zodpovedajú I. - III. triede kvality, okrem mangánu, ktorého zvýšené hodnoty boli namerané v miestach odberov Krtíšsky potok-Nová Ves (v rozmedzí 0,04 - 1,2 mg.l-1) a Ipeľ-Kalonda, kde namerané hodnoty mangánu (v rozmedzí 0,05 - 0,42 mg.l-1) a železa (v rozmedzí 0,03 - 6,37 mg.l-1) a predstavujú IV. triedu kvality.

V skupine nutrientov (C), okrem miesta odberu Ipeľ-pod VN Málinec, kde kvalita vody zodpovedá II. triede kvality, je v celom povodí kvalita vody zaradená do III. - V. triedy kvality. V. triedu kvality v miestach odberov: Ipeľ-Kalonda, Suchá-Prša, Krivánsky potok-pod Lučencom a Krtíšsky potok-Nová Ves spôsobuje celkový a fosforečnanový fosfor. V mieste odberu Ipeľ-Kalonda namerané zvýšené hodnoty celkového fosforu boli v rozmedzí 0,15 - 1,61 mg.l-1 (IV. trieda kvality) a hodnoty fosforečnanového fosforu boli v rozmedzí 0,07 - 0,662 mg.l-1 (V. trieda kvality). V miestach odberov Suchá-Prša, Krivánsky potok-pod Lučencom a Krtíšsky potok-Nová Ves namerané hodnoty amoniakál- neho dusíka sa pohybovali v rozmedzí 0,12 -17,62 mg.l-1 a predstavujú V. triedu kvality. Obsah dusičnanov zodpovedá v celom povodí II. a III. triede kvality.

V skupine biologických ukazovateľov (D) kvalita vody bola zaradená do II. - V. triedy kvality. V. triede kvality zodpovedajú namerané hodnoty SI makrozoobentosu v mieste odberu Krivánsky potok-pod Lučencom. Namerané hodnoty biologických ukazovateľov (SI biosestónu, SI makrozoobentosu a chlorofylu „a“) zodpovedajú III. - IV. triede kvality vody, okrem miesta odberu Ipeľ-pod VN Málinec, kde je II. trieda kvality.

Počet koliformných baktérií zo skupiny mikrobiologických ukazovateľov (E) zodpovedá IV. a V. triede kvality, s výnimkou miesta odberu Ipeľ-pod VN Málinec, kde je III. trieda kvality.

Kvalita vody v skupine mikropolutantov (F) je zaradená do III. - V. triedy kvality. Z anorganických mikropolutantov boli namerané zvýšené hodnoty ortuti vyhovujúce III. triede kvality vody, v mieste odberu Suchá-Prša (maximálna hodnota 0,3 µg.l-1) a Ipeľ-Holiša (maximálna hodnota 0,2 µg.l-1). Maximálna hodnota kadmia 13,0 µg.l-1 bola nameraná v mieste odberu Štiavnica-ústie. Zvýšené hodnoty zinku boli namerané v mieste odberu Štiavnica-ústie (maximálna hodnota 451,0 µg.l-1), vyhovujúce IV. triede kvality vody. Zvýšené hodnoty medi, vyhovujúce III. triede kvality vody, boli namerané v miestach odberov Ipeľ-Rapovce a Krivánsky potok-pod Lučencom (pohybovali sa v rozmedzí 2 - 18,0 µg.l-1). Z organických mikropolutantov namerané hodnoty obsahu aniónových tenzidov a fenolov prchajúcich s vodnou parou zodpovedajú I. triede kvality. Hodnoty chlórbenzénu v miestach odberov Ipeľ-Kalonda (1,0 - 2,7 µg.l-1) a Ipeľ-Salka (1,0 - 10,0 µg.l-1) vyhovujú III. a IV. triede kvality. V celkovom hodnotení v skupine mikropolutantov kvalitu vody určujú NELUV. V miestach odberov, kde sa merajú NELUV, sú trvalo zvýšené a zodpovedajú III. - V. triede kvality. Do V. triedy kvality v skupine mikropolutantov je preto zaradená aj kvalita vody v mieste odberu Krivánsky potok-pod Lučencom. V ostatných miestach odberov je kvalita vody

zaradená do III. - IV. triedy kvality. Namerané hodnoty NELUV v celom povodí sa pohybujú v rozmedzí 0,01 - 0,91 mg.l-1 .

Namerané hodnoty ukazovateľov rádioaktivity (H) vyhovujú II. triede kvality. Obrázok 33 znázorňuje vývoj kvality vody vybraných ukazovateľov v poslednom mieste odberu Ipeľ-Kubáňovo. Sapróbny index biosestónu charakterizuje organické znečistenie. Namerané hodnoty zostávajú nezmenené. Z nutrientov od roku 1998 klesá obsah amoniakálneho dusíka. Obsah celkového fosforu po uplynulých rokoch poklesu sa mierne zvýšil a obsah dusičnanového dusíka mierne kolíše. Ukazovatele kyslíkového režimu (BSK5 a ChSKCr) v rámci mierneho kolísania spĺňajú v priebehu rokov 1998-2002 podmienky II. a III. triedy kvality.

Obsah nutrientov a chlorofylu „a“ pozdĺž toku Ipľa Prísun živín (N a P) do tokov má za následok nadmerné rozmnožovanie siníc a rias, čo negatívne vplýva na kvalitu vody v toku. Na obrázku 34 je znázornené množstvo nutrientov a chlorofylu „a“ pozdĺž toku Ipľa. Eutrofizačné procesy sa prejavujú najmä v mieste odberu Ipeľ-Salka, kde maximálne množstvo chlorofylu „a“ dosiahlo hodnotu 79,15 µg.l-1 dňa 13.5.2002. Výsledky merania v tomto mieste odberu boli hodnotené IV. triedou kvality (obrázok 35).

Súčasťou rekonštrukcie nie je návrh žiadnej vodnej stavby v zmysle § 52 a § 26 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení v znení neskorších predpisov.

Odvádzanie odpadových vôd počas výstavby bude riešené v Projekte organizácie výstavby. Počas stavebných prác je rizikom možný únik znečisťujúcich látok a následná kontaminácia dotknutých vodných tokov. Pre prevenciu proti nepredvídateľným havarijným situáciám bude nevyhnutné kontrolovať stavebné mechanizmy, dodržiavať pracovnú disciplínu a vypracovať plán havarijných opatrení.

Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami bude potrebné dodržiavať ustanovenia § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
(Zdroj: www.shmu.sk)

Podzemné vody

Kolektor podzemných vôd v záujmovom území tvoria predovšetkým kvartérne náplavy poriečnych nív tokov Ipeľ, Suchá a Belina, ktoré sú charakterizované vysokým až stredným stupňom zvodnenia. Reprezentované sú piesčitými štrkmi, ktoré sú prekryté rôzne mocnou vrstvou povodňových ílovitých hlín. Priepustnosť štrkov sa najčastejšie pohybuje v rozmedzí rádov koeficienta filtrácie kf 10-3-10-4 m/s.

Režim podzemných vôd je ovplyvňovaný povrchovými tokmi, s ktorým sú podzemné vody v hydraulickej spojitosti. Kolísanie hladiny podzemnej vody ovplyvňujú klimatické pomery a hydrologické stavy riek. Generálny smer prúdenia je zhodný so smerom údolí, s lokálnymi zmenami hlavne pri vyústení bočných dolín.

V priepustných polohách neogénnej výplne Lučenskej kotliny, viazaných na piesčité vrstvy, sú vytvorené predpoklady pre vznik artézskych štruktúr, prevažne s negatívnou a ojedinele aj s pozitívnou piezometrickou úrovňou hladiny podzemnej vody. Dopĺňanie podzemnej vody sa uskutočňuje prevažne prestupmi z okolitých pohorí.

Trasa železnice prechádza od Holiše po Fiľakovo nasledovnými hydrogeologickými rajónmi:

- NQ 090 Neogén Lučenskej kotliny

- Q 091 Kvartér Ipľa
- NV 092 Neogén Západnej časti Cerovej vrchoviny

Tab. Prehľad bilančného stavu v Hydrogeologických rajónoch SR v roku 2018

Označenie rajónu	Názov hydrogeologického rajónu	Využiteľné množstvá [l.s-1]	Odber [l.s-1]	Koeficient bilančného stavu	Bilančný stav 2018
NQ 090	Neogén Lučenskej kotliny	62,46	2,67	23,39	dobrý
QN 091	Kvartér Ipľa	222,20	3,84	57,86	dobrý
NV 092	Neogén Z časti Cerovej vrchoviny	59,00	1,31	45,04	dobrý

(www.shmu.sk)

Z hľadiska využitia podzemných vôd sa jedná o málo perspektívne rajóny, s využiteľnými množstvami 50 - 200 l/s.

Kvartérne sedimenty na území regiónu Cerovej vrchoviny tvoria najvýznamnejší horizont podzemnej vody, v ktorom sú akumulované významné zdroje podzemných vôd. Horizont je tvorený štrkmi, štrkopieskami a pieskami. Podzemné vody v poriečnej nive sú v priamej hydraulickej spätosti s povrchovými vodami. Najviac zvodnené sú fluviálne sedimenty rieky Ipeľ.

Podzemné vody akumulované v ňom sú odvodňované množstvom prameňov puklinovo-vrstevného a puklinového charakteru s výdatnosťou do 0,2 l.s-1.

Využiteľné množstvo podzemných vôd v hydrogeologickom rajóne NV 092 - Neogén západnej časti Cerovej vrchoviny je v rozmedzí od 0,20 - 0,49 l.s-1.km-2. (Šuba et al., 1990).

Značná časť územia Lučenskej kotliny je budovaná kvartérnymi aluviálnymi a terasovými náplavmi Ipľa a jeho prítokov. Ich mocnosť je niekoľko metrov, výnimočne i viac ako 10 m. Vrchná časť je zvyčajne hlinitá, veľmi slabo priepustná až nepriepustná. Hlbšie uložené aluviálne štrky a piesky sú dobre priepustné a zvodnené. Koeficient filtrácie sa pohybuje v ráde 10-4 m. s-1a dosahuje až 1,6.10-3 m. s-1 . Podzemná voda je zvyčajne v priamom hydraulickom spojení s vodou v tokoch a preto je náchylná na kontamináciu. Výdatnosti vrtov sa pohybujú v litroch za sekundu

Ochranné pásma vodných zdrojov

V dotknutom území sa ochranné pásma vodných zdrojov nenachádzajú. Prehľad o vodných zdrojoch v okrese Lučenec určených pre verejné zásobovanie a ich ochranných pásmach je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab. Vodné zdroje v okrese Lučenec

Okres	Počet zdrojov v okrese	Výdatnosť			Výmera OP		
		pramene		studne, vrty	1. stupňa	2. stupňa	
		min.	max.	dop.		vnútorné	vonkajšie
		l.s^{-1}	l.s^{-1}	l.s^{-1}	ha	ha	ha
Lučenec	22	44,93	17,21	67,50	4,58	0,00	471,79

Kvalita podzemných vôd

Kvalita povrchových a podzemných vôd širšieho územia vyplýva z charakteru urbánneho prostredia. Riešené územie a jeho okolie predstavuje urbanizovanú krajinu viazanú na údolné riečne nivy vodných tokov. Zdrojmi znečistenia povrchových a podzemných vôd sú najmä priemysel, komunálne odpadové vody, skládky odpadov a poľnohospodárska činnosť.

Vodohospodársky chránené územia

Dotknutý úsek predmetnej žel. trate nezasahuje do žiadneho chráneného vodohospodárskeho územia, pásma hygienickej ochrany alebo ochranného pásma vodného zdroja. V riešenom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd. V okolí posudzovanej železničnej trate sa nachádzajú zdroje minerálnych vôd v týchto lokalitách:

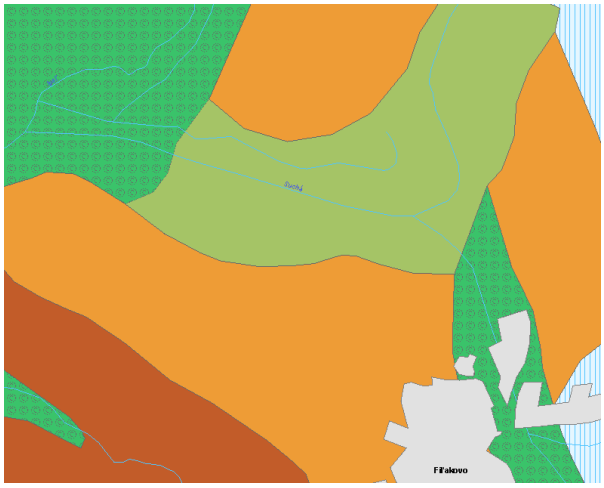
- Fiľakovo (Vrt pod hradom, Stará šťavica, prameň Adam).

V zmysle vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov, sú rieka Ipeľ, rieka Suchá (prítok Ipľa) a Belina (prítok Suchej) zaradené do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov.

Chránená vodohospodárska oblasť (CHVO) je územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd. Do okresu Lučenec zasahuje CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny.

6.5. Pôdne pomery

Z pôdnych typov prevládajú nivné pôdy glejové a hnedé pôdy nenasýtené (kyslé), z pôdnych druhov prevládajú hlinité a ílovito-hlinité pôdy. Pôdy sú slabo vápenaté, pôdna reakcia sa pohybuje od 4,8 do 7,3. Obsah humusu je nízky, miestami stredný. Obsah draslíka je stredný až dobrý, obsah fosforu je stredný až vysoký a obsah horčíka je dobrý až vysoký. Pôdy v záujmovej oblasti majú strednú priepustnosť, strednú až veľkú retenčnú schopnosť a prevažne mierne vlhký režim. Podľa zrnitostného zloženia ide o pôdy hlinitopiesčité, hlinité a ílovito-hlinité, neskeletnaté až slabo kamenité (0 - 20 %). V predmetnom území sa nachádzajú pôdy so strednou bonitou. Náchylnosť pôd ku chemickej degradácii súvisí predovšetkým s obsahom uhličitanov v pôdach, ako aj s rôznymi pôdnymi druhmi. Pôdy sa vyznačujú neutrálnou až veľmi silno kyslou reakciou, podľa náchylnosti na acidifikáciu ide na väčšine územia o pôdy stredne náchylné na acidifikáciu, na aluviálnych náplavoch sú pôdy náchylné na acidifikáciu.
Obr. V závislosti od geologickej stavby podložia sa v riešenom území nachádzajú nasledovné typy pôd (Atlas krajiny SR - Webová mapová aplikácia (sazp.sk)



PT_PJ	fluvizeme, fluvizeme glejové, sprievodné gleje – G; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov
Pôdny typ	fluvizeme

Pôdna jednotka	fluvizeme glejové, sprievodné gleje – G; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov
PT_PJ	hnedozeme, hnedozeme pseudoglejové a pseudogleje; zo sprašových a polygenetických hlín
Pôdny typ	hnedozeme
Pôdna jednotka	hnedozeme pseudoglejové a pseudogleje; zo sprašových a polygenetických hlín
PT_PJ	čiernice, čiernice glejové, sprievodné čiernice kultizemné a gleje; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov
Pôdny typ	čiernice
Pôdna jednotka	čiernice glejové, sprievodné čiernice kultizemné a gleje; z karbonátových a nekarbonátových aluviálnych sedimentov

Z hľadiska pôdnych typov prevláda v dotknutom území čiernica a fluvizem, v širšom okolí hnedozem (VÚPOP, 2020):

- **Fluvizeme** (nivné pôdy) sú dvojhorizontové pôdy vyvinuté výlučne z holocénnych fluviálnych silikátových a karbonátových sedimentov v alúviách tokov, resp. na náplavových kužeľoch. Majú svetlý (ochrický) humusový horizont, ktorý prechádza cez tenký prechodný horizont do litologicky zvrstveného pôdovtvorného substrátu. Vyskytujú sa prevažne v nivách vodných tokov, ktoré sú, alebo donedávna boli ovplyvňované záplavami a kolísaním hladiny podzemnej vody.
- **Hnedozeme** sú pôdy vyvinuté prevažne zo spraší, alebo sprašových hlín stenkým svetlým (ochrickým) humusovým horizontom a výrazným B-horizontom, ktorý vznikol translokáciou a akumuláciou ílových častíc. Na väčšine územia neobsahujú v pôdnom profile skelet.
- **Čiernice** sú v typickom vývoji dvojhorizontové A-CG pôdy, vyvinuté najčastejšie z fluviálnych silikátových a karbonátových sedimentov rôzneho veku na ktorých sa už neakumuluje nový sediment (napríklad z povodní). Vyvinuli sa tiež z iných nealuviálnych substrátov a dvojsubstrátov v rôznych terénnych depresiách. Podmienkou je teplá a suchá klíma, s výparným režimom. Ide teda o rovnaké podmienky vývoja ako u černozemí. Na rozdiel od nich je však potrebná pre vývoj čiernic aj ďalšia podmienka a to dlhodobé periodické zvlhčovanie pofilu podzemnou vodou. Dominantným pôdotvorným procesom podmieňujúcim ich vznik je výrazná tvorba a hlboká akumulácia vysokokondenzovaných organických látok na pôdotvorných substrátoch v podmienkach zvýšeného prevlhčenia pôdy podzemnou vodou. Akumulácia humusu je výraznejšia ako u černozemí v dôsledku intenzívnejšej tvorby pôvodnej hydrofilnej trávnej vegetácie (www.old.agroporadenstvo.sk/rv/poda).

Železničná trať prechádza poľnohospodársky využívanými pôdami s určenými BPEJ 0411002, 0412003, 0402005 a 0411005 (Mapová služba BPEJ, 2020, VÚPOP), ich bližšie charakteristiky súhrne uvádza tabuľka nižšie.

Tab. Kódy BPEJ poľnohospodárskych pôd v dotknutom území (VÚPOP, 2020)

BPEJ	Klimatický región	Hlavná pôdna jednotka	Svahovitosť	Expozícia	Skeletovitosť	Hĺbka	Zrnitosť
0411002	teplý, veľmi suchý, kotlinový, kontinentálny	fluvizeme glejové	rovina	rovina	bez skeletu	hlboké pôdy	stredne ťažké pôdy
0412003		fluvizeme glejové	rovina	rovina			ťažké pôdy
0402005		fluvizeme karbonátové	rovina	rovina			stredne ťažké pôdy - ľahšie
0411005		fluvizeme glejové	rovina	rovina			

Dotknutý traťový úsek prechádza pôdami 5, 6. a 7. triedy kvality, tzn. pôdami strednej kvality chránenými zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov.

Kontaminácia pôd

Stavba bude vyžadovať dočasný aj trvalý záber pôdy. Bude realizovaná prevažne na pozemkoch vo vlastníctve investora. Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom ŽSR, budú spojené s majetkoprávnym vysporiadaním.

Nevyhnutný bude záber poľnohospodárskej pôdy, k záberom lesnej pôdy nedôjde. Pre využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely bude potrebné postupovať v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov, t.j. bude potrebné požiadať o dočasné alebo trvalé odňatie dotknutých poľnohospodárskych pozemkov (§ 17 daného zákona). Pre konanie o odňatí poľnohospodárskej pôdy je potrebné doložiť Bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy spolu s návrhom jej hospodárneho využitia a v prípade dočasného odňatia aj Projekt spätnej rekultivácie dočasne odnímanej poľnohospodárskej pôdy (§ 17 ods. 5 písm. c) daného zákona). Podľa § 12 ods. 2 písm. l) uvedeného zákona 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. Rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy vydáva Okresný úrad Lučenec, Pozemkový a lesný odbor.

V prípade dočasného využitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel na dobu kratšiu ako jeden rok vrátane jej uvedenia do pôvodného stavu, nie je v zmysle § 18 daného zákona potrebné žiadať o jej odňatie, ale je potrebné požiadať stanovisko orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy, v ktorom budú určené podmienky jej nepoľnohospodárskeho použitia.

Všetky dočasne dotknuté plochy budú po ukončení stavebných prác uvedené do pôvodného stavu. Počas výstavby je rizikom možná kontaminácia pôd znečisťujúcimi látkami v dôsledku havárie stavebných mechanizmov alebo motorových prostriedkov. Toto riziko bude minimalizované dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technologických postupov na stavbe. (Projektová dokumentácia DSPRS, Sprievodná správa, 2019)

Fluvizeme majú často nepriaznivý vodno-vzdušný režim, a to najmä na pôdach s vyšším zastúpením ílov a pieskov. Sú náchylné na kontamináciu pochádzajúcu o. i. z podzemných

a povrchových vôd, pri ich kontaminácii je možná translokácia kontaminantov do hlbších častí pôdneho profilu a do podzemných vôd.

Hnedozeme sú v suchých obdobiach náchylné na veternú eróziu a počas prívalových zrážok môžu byť poškodzované aj vodnou eróziou. Keďže podzemná voda leží pri týchto pôdach zvyčajne hlboko, rizikom je vyplavovanie znečisťujúcich látok z pôdneho profilu do vodných zdrojov.

Niektoré subtypy čiernic sú našimi najúrodnejšími pôdami. Z ekologického hľadiska sú preto mimoriadne významné ako potravinová základňa a často tiež ako významná zásobáreň podzemných vôd. Z toho dôvodu podobne ako u fluvizemí je dôležitý pravidelný monitoring na kontamináciu týchto pôd a zmenu ich vlastností pôsobením prírodných, ale najmä antropogénnych činiteľov (www.old.agroporadenstvo.sk/rv/poda).

6.6. Biotické pomery

Navrhované stavebné práce budú realizované prevažne na plochách železničnej dopravy. Na niektorých úsekoch dôjde k nevyhnutnému odstráneniu príp. poškodeniu súčasného vegetačného krytu, rekonštrukčné práce na mostných objektoch ponad vodné toky uvažujú s nevyhnutnými terénnymi úpravami priľahlých svahov vrátane odstránenia súčasnej vegetácie. Stavba si nebude vyžadovať výrub drevín. Dočasne zasiahnuté biotopy bude potrebné navrátiť do pôvodného stavu.

Zvýšená prašnosť a hluk vyvolané rekonštrukčnými prácami a súvisiacou železničnou a cestnou dopravou môžu nepriaznivo vplývať na živočíšne druhy vyskytujúce sa v blízkosti trate. Pôjde však o dočasný vplyv, obmedzený na dobu vykonávania stavebných prác.

V priebehu výstavby musia byť rešpektované ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tak, aby boli minimalizované vplyvy na flóru a faunu v predmetnom území.

Rastlinstvo

Podľa staršieho fytogeografického členenia (FUTÁK 1980) patrí navrhovaná činnosť do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu pramatranská xerotermná flóra (Matricum) a do okresu Ipeľsko- rimavská brázda. Flóra územia je bohatá, súčasné poznatky hovoria o výskyte približne 1200 taxónov vyšších rastlín v území Cerovej vrchoviny. Charakteristickou črtou vegetácie širšieho okolia územia je prelínanie sa horských, chladnomilných a panónskych, výrazne teplomilných druhov.

Dominantné zastúpenie má ruderálna vegetácia a inváznе druhy: hviezdnik ročný (Stennactis annua), netýkavka málokvetá (Impatiens parviflora), netýkavka žliazkatá (I. glandulifera) a zlatobyľ kanadská (Solidago canadensis). Netýkavka žliazkatá (Impatiens glandulifera) a zlatobyľ kanadská (Solidago canadensis) sú zaradené do Zoznamu inváznych druhov rastlín uvedených v Prílohe č. 2 k Vyhláške č. 24/2003 Z. z. Pre ich agresívne šírenie je potrebná okamžitá likvidácia.

Brehové porasty pozdĺž tokov sú tvorené prevažne jelšou lepkavou (*Alnus glutinosa*), vŕbou krehkou (*Salix fragilis*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), čremcha obyčajná (*Padus avium*), brest väzový (*Ulmus laevis*) a topoľ osikový (*Populus tremula*). Kroviny dosahujú pomerne vysokú pokryvnosť, rastie tu svíb krvavý (*Swida sanguinea*), bršlen obyčajný (Euonymus europaea), vŕba purpurová (*Salix purpurea*), vŕba popolavá (*S. cinerea*), vŕba rakytová (*S. caprea*), hloh (*Crataegus sp.*), slivka tŕnková-tŕnka (*Prunus spinosa*), baza čierna (Sambucus

nigra), lieska obyčajná (*Corylus avellana*). V bylinnom poschodí sa vyskytujú chrastnica trsťovníkovitá (*Phalaroides arundinacea*), trsť obyčajná (*Phragmites australis*), psiarka lúčna (Alopecurus pratensis), škripina lesná (*Scirpus sylvaticus*), krkoška voňavá (*Chaerophyllum aromaticum*), ľuľok sladkohorký (*Solanum dulcamara*), kozonoha hostcová (*Aegopodium podagraria*), nezábudka močiarna (*Myosotis scorpioides agg*.), túžobník brestový (*Filipendula ulmaria*), vŕbica vŕbolistá (*Lythrum salicaria*), ostružina ožinová (*Rubus caesius agg*.), vŕbovka chĺpatá (*Epilobium hirsutum*), chmeľ obyčajný (*Humulus lupulus*), lipkavec obyčajný (Galium aparine), pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*) a iné. (www.enviroportal.sk).

Súčasný stav vegetácie dotknutého územie bližšie ilustrujú nasledujúce obrázky.

Obr. Pohľad na súčasnú vegetáciu pozdĺž dotknutého úseku železničnej rate (poľnohospodársky využívané územie, líniová vegetácia s rôznorodým porastom)





Vegetácia v okolí trate tvorí v prevažnej väčšine bylinný porast: druhy tráv najviac zastúpený je ovsík obyčajný (*Arrhenatherum elatius*), kostrava lúčna (*Festuca pratensis*), kostrava červená (*F. rubra*), reznačka laločnatá (*Dactylis glomerata*) a smlz patrsťový (*Calamagrostis pseudophragmites*). Z ostatných bylín vysokú pokryvnosť dosahuje pŕhľava dvojdomá (*Urtica dioica*), ostružina ožinová (*Rubus caesius agg*.), chmeľ obyčajný (*Humulus lupulus*), palina obyčajná (*Artemisia vulgaris*), lipkavec obyčajný (*Galium aparine*). Niektoré plochy sú porastené jelšou lepkavou (*Alnus glutinosa*), jaseňom štíhlym (*Fraxinus excelsior*), čremchou obyčajnou (*Padus avium*), topoľom osikovým (*Populus tremula*), jabloňami (*Malus sylvestris*) alebo krovinami-svíbom krvavým (*Swida sanguinea*), vŕbou purpurovou (*Salix purpurea*), vŕbou popolavou (*S. cinerea*), vŕbou rakytovou (*S. caprea*), bršlenom obyčajným (*Euonymus europaea*), slivkou tŕnkovou-tŕnkou (*Prunus spinosa*), ružou šípovou (*Rosa canina*).

Živočíšstvo

Podľa zoografického členenia Slovenska (Čepelák, J., In: Atlas SSR, 1980) patrí dotknuté územie do provincie Karpaty, oblasti Západné Karpaty, do južného obvodu a sopečného okrsku a do Ipeľsko-rimavského podokrsku. Toto začlenenie znamená, že v druhovom zložení živočíšstva prevažujú najmä stepné, lesostepné druhy a druhy viažuce sa na východoeurópske listnaté lesy. V hodnotenom území je rôznorodosť biotopov malá. Zoocenóza je tu odrazom intenzívneho pôsobenia človeka v krajine, pri ktorom došlo k zmene jeho relatívne pôvodnejštruktúry. Zoocenóza je tu reprezentovaná spoločenstvami antropogénneho charakteru, ktoré predstavujú druhy viazané na technické zariadenia a stavby v uvedenom priestore. Charakteristickými druhmi sú adaptabilné a všeobecne rozšírené druhy migrujúce územím a využívajúce uvedené prvky ako náhradné stanovištia. K charakteristickým bezstavovcom týchto biotopov patria, napr. niektoré suchozemské kôrovce, pavúky, roztoče, rôzne druhy hmyzu, chrobáky, z vtákov sa vyskytujú napr. hrdlička záhradná (*Streptopelia*

decaocto), drozd čierny (*Turdus merula*), žltochvost domový (*Phoenicurus ochruros*), lastovička domová (*Hirundo rustica*), belorítka domová (*Delichon urbica*), vrabec domový (*Passer domesticus*), z cicavcov sa na týchto biotopoch vyskytujú niektoré druhy netopierov, napr. netopier hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*), večernica pestrá (*Vespertilio murinus*). Z ďalších menších cicavcov sa v ľudských sídlach hojne vyskytujú aj druhy myš domová (*Mus musculus*), potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*) a i. Pre širšie okolie hodnoteného územia je charakteristický výskyt zoocenóz: - najrozšírenejším typom biotopu sú zoocenózy orných pôd, druhovo sú tieto biocenózy veľmi chudobné, ale niektoré druhy bývajú veľmi hojne zastúpené - v okolí vodných tokov sú rozšírené zoocenózy vodných tokov a zoocenózy brehov vodných tokov. (Program rozvoja mesta Fiľakovo 2015 - 2023).

Územie regiónu Novohrad je bohaté na lesnú zver. V lesných porastoch žijú jeleň obyčajný, srnec hôrny, muflón obyčajný a sviňa divá, mačka divá, líška obyčajná, divý králik, veverica, jazvec, kuna lesná a ďalšie. Poľnú zver reprezentujú najmä zajac poľný, jarabica poľná, prepelica poľná a bažant obyčajný. K najpočetnejšie zastúpeným druhom vtáctva patrí ďateľ čierny, jastrab 42 veľký, myšiak hôrny, sova obyčajná, výr veľký, krahulec, kavka obecná, straka, sojka, vrana obecná čierna, kukučka obyčajná, sýkorka obyčajná a iné. V povodí rieky Ipeľ žije divá kačica, sluka, bocian biely a volavka popolavá. Svoje zastúpenie tu majú i plazy (vretenica obyčajná, užovka hladká, had stromový), jašterice (jašterica zelená, jašterica obyčajná, jašterica živorodka, vzácna aj salamandra škvrnitá), mloky (mlok zemný) a obojživelníky (rosnička zelená, ropucha obyčajná, kunka ohnivá, skokan zelený, skokan hnedý). K najtypickejším zástupcom rýb patrí jalec tmavý, mrena riečna, šťuka obyčajná, belička, kapor obyčajný, sumec obyčajný. Vlastný tok Ipľa je jedným z významných lokalít trvalého výskytu vydry riečnej na juhu stredného Slovenska. (www.enviroportal.sk).

Biotopy

Riešené územie predstavujú prevažne antropogénne biotopy. Porasty prirodzenej vegetácie boli nahradené synantropnou vegetáciou ako výsledok urbanizácie, výstavby dopravných stavieb a poľnohospodárskej činnosti. Dominantné zastúpenie majú biotopy na obrábaných pôdach, biotopy na opustených a nevyužívaných plochách v okolí žel. trate. Ďalšou skupinou sú biotopy pozemných komunikácií - cestné komunikácie a železničná trať a biotopy železničných násypov. Ide o antropogénne biotopy s rastlinstvom a živočíšstvom, prispôsobeným na špecifické ekologické podmienky - mechanické zraňovanie, vysoké teploty, nedostatok pôdnej vlahy, vyššie prúdenie vzduchu, hluk, prach, vibrácie a pod. (Program rozvoja mesta Fiľakovo 2015 - 2023).

Antropogénne biotopy

Najčastejšie sa vyskytuje biotop reprezentovaný najmä poľnohospodársky obrábanými poliami s rôznymi druhmi kultúr (prevažne obilniny). Menej častými sú rumoviská s ruderálnymi druhmi a zošľapávané miesta okrajov ciest (*Polygonum aviculate*, *Chaenopodium sp., Lolium perenne, Arthemisia vulgaris* a i.) Súčasné druhové zloženie živočíšstva je dôsledkom vzájomného pôsobenia abiotických podmienok, ako sú geografická poloha, geologický podklad, členitosť územia, klimatické podmienky, ale aj vegetačné pomery, ktoré v minulosti formovali vývoj a zloženie jednotlivých zoocenóz. Dlhodobé antropogénne využívanie územia malo vplyv na zachovalosť alebo ohrozenosť skupín rastlín aj živočíchov. V záujmovom území a v jeho širšom zázemí sa vyskytujú tieto základné typy živočíšnych spoločenstiev zoocenózy lesa, zoocenózy polí a trvalých trávnych porastov, zoocenózy stojatých a tečúcich vôd a ich brehových porastov, zoocenózy intravilánov miest a dedín.

Brehové porasty okolo riek Slatina, Ipeľ a ich prítokov predstavujú významné biotopy aj pre živočíšstvo. Sú dôležitým ekostabilizačným prvkom v tejto poľnohospodársky využívanej krajine, majú pôdoochrannú funkciu. V území patria k významným biotopom nielen z hľadiska prírodovedného, ale aj krajinárskeho. Aj napriek výskytu viacerých druhov inváznych rastlín predstavujú významný a cenný biotop.

6.7. Krajina

Štruktúra krajiny

Súčasná krajinná štruktúra (SKŠ) je výsledkom dlhodobého pôsobenia antropického tlaku na krajinu, veľkosť ktorého ovplyvňuje mieru stability a kvality krajiny. Súčasnú krajinnú štruktúru tvoria súbory prirodzených a človekom čiastočne alebo úplne pozmenených dynamických systémov, ako aj novovytvorene umele prvky, ktoré vznikli na osnove prvotnej štruktúry. Jej prvky možno charakterizovať najmä ako fyzické formy využitia zeme a reálnej bioty a ako objekty a výtvory človeka.

V dotknutom území sa nachádza krajina so zachovaným prírodným charakterom a typickými znakmi vidieckej krajiny. Krajina je mozaikovitá, kde sa striedajú lesné a nelesné drevinové porasty s prevahou poľnohospodársky využívanej ornej pôdy. Územie popretkávaná vodnými tokmi s bohatou sprievodnou brehovou a bylinnou vegetáciou. Osídlenie je koncentrované do mesta Fiľakovo (okres Lučenec) resp. pozdĺž prepravných trás (menšie obce pozdĺž ciest III/2668, III/2669, III/2670).

Krajinná scenéria/obraz

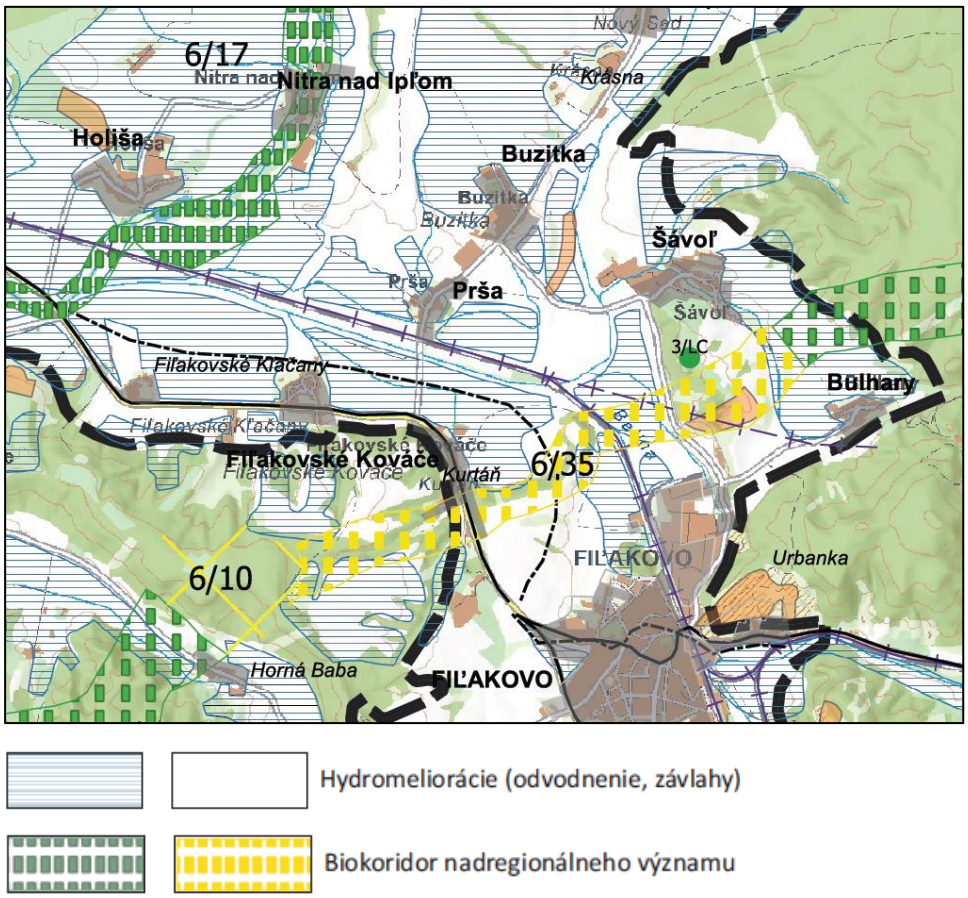
Záujmové územie je situované v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate. Predmetná jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša je v súčasnosti prevažne vedená na mierne vysokom násype železničného telesa v rovinatom teréne. Od okolitého terénu (prevažne poľnohospodársky obrábaná pôda) je železničné teleso oddelené nespevnenými priekopami no miestami badať absenciu akéhokoľvek odvodňovacieho zariadenia). Na riešenej železničnej trati sa nachádzajú 4 železničné mosty, 3 priepusty a 3 nástupiská (zast. Fiľakovo zastávka, zast. Prša, zast. Holiša). Železničnú trať v rekonštruovanom úseku úrovňovo križuje 5 miestnych komunikácií (2 poľné cesty) železničnými priecestiami.

Základnými krajinotvornými prvkami v dotknutom území sú teda krajinné prvky antropogénne vytvorené resp. pretvorené. Zastúpená je najmä líniovými skupinami prvkov ako prvok dopravy (líniový prvok cestnej komunikácie II/571 III/2668, III/2669 vrátane dotknutých mostov a troch priecestí), prvky vodných tokov (rieka Ipeľ a Suchá) a vegetačné prvky (brehové porasty pozdĺž tokov, nelesná drevinová vegetácia pozdĺž cestných komunikácií, travobylinné porasty v blízkom okolí.

Stabilita krajiny a územný systém ekologickej stability

V zmysle § 2 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny sa za územný systém ekologickej stability považuje taká celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Obr. Územný systém ekologickej stability (ÚPN VÚC, úplné znenie)



V riešenom území a širšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES vyčlenené v nasledovných dokumentoch ÚSES:

- Generel nadregionálneho ÚSES SR (URBION, Bratislava, 1992),
- RÚSES okresu Lučenec (APS-ECOS, Košice, 1994),
- ÚPN VÚC Banskobystrického kraja (URKEA, s.r.o., B. Bystrica, 1998, Zmeny a doplnky 2004, 1/2007, 2009, 2014).

Dotknuté mostné objekty premosťujú vodné toky rieku Ipeľ a Suchá, z ktorých je podľa ÚPN BBSK (1998) **tok Ipeľ** nadregionálnym hydricko-terestrickým biokoridorom, ktorého priebeh je narušený rozsiahlymi melioračnými úpravami toku Ipľa, ako aj bariérovým efektom sídel, cez ktoré preteká. Zachovalé brehové porasty sú tvorené drumi *Alnus glutinosa, Alnus incana, Salix sp.* Na ne sú viazané druhy *Rana esculenta, Natrix natrix, Oriolus oriolus, Cinclus cinclus, Alcedo athis, Ardea cinerea* a i. Tok Ipeľ - pramení vo Veporských vrchoch (presnejšie v Sihlianskej planine) neďaleko Lomu nad Rimavicou, spočiatku tečie na juh, pri Veľkej nad Ipľom dosahuje slovensko-maďarské hranice, za Kováčovcami sa točí na západ, preteká popri Balašských Ďarmotách a Šahách, pri Kubáňove sa zase točí na juh a pri Chľabe ústi do Dunaja. Celková dĺžka rieky je 232,5 km, z toho 140 km tvorí hranicu s Maďarskom. Celkový spád je 596 m. Prietok vody je nestály, priemerný prietok v ústí je 21 m³/s. Plocha povodia je 5 151 km².

6.8. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability

Priamo v dotknutom území sa nenachádza žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územie vyhlásené v zmysle zákona č. 543/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Natura 2000

Riešené územie zasahuje do chránených území európskej siete Natura 2000: do chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie a do územia európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

CHVÚ Poiplie bolo vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 20/2008 Z. z dňa 7.01.2008. CHVÚ Poiplie s rozlohou 8062,9 ha sa nachádza na územiach okresov Veľký Krtíš a Lučenec. Bolo vyhlásené na ochranu a zachovanie biotopov vtákov európskeho významu: bociana bieleho, strakoša kolesára, chriašteľa malého, chriašteľa bodkovaného, rybárika riečneho a ďatľa hnedkavého, pre ktoré je jedným z troch najvýznamnejších hniezdnych území na Slovensku; včelárika zlatého a výrika lesného, pre ktoré je jedným 43 z piatich najvýznamnejších hniezdnych území na Slovensku; penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, brehule hnedej, kane močiarnej a bučiačika močiarneho, z ktorých tu pravidelne hniezdi viac ako 1 % národnej populácie.

ÚEV Horný tok Ipľa bolo vyhlásené Opatrením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky zo 7. decembra 2017 č. 1/2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky zo 14. júla 2004 č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu.

Predmetné územie európskeho významu predstavuje líniový typ chráneného územia, vodný tok s priľahlými brehovými porastami ako relatívne dobre zachovalými biotopmi a populáciami cieľových druhov živočíchov európskeho významu ako aj druhov živočíchov a biotopov národného významu. Územie sa vo veľkej časti nachádza v území NATURA 2000 (SKCHVÚ 021 Poiplie) a naväzuje na SKUEV 0958 (Stredný tok Ipľa). **Na území platí 2. stupeň ochrany**, zakázané činnosti resp. činnosti, na ktoré je na území s 2. stupňom ochrany potrebný súhlas, súhrnne uvádza § 13 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Odôvodnenie návrhu ochrany: Územie je navrhované z dôvodu ochrany druhov európskeho významu vydra riečna (*Lutra lutra*), mrena stredomorská (*Barbus meridionalis*), pĺž severný (*Cobitis taenia*), pĺž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*), hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*) hrúz Kesslerov (*Gobio kessleri*) lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*).

Zdroj (http://www.sopsr.sk/)

Chránené územia, stromy a druhy

Najbližším veľkoplošným chráneným územím je chránená krajinná oblasť Cerová vrchovina, ktorá bola zriadená vyhláškou MK SSR č. 113/1989 Zb. zo dňa 10. októbra 1989 (s účinnosťou od 1. decembra 1989) v znení Zákona NR SR č. 287/1994 Z. z. a novelizovaná vyhláškou MŽP SR č. 433/01 Z.z. zo dňa 3. septembra 2001.

CHKO Cerová vrchovina sa nachádza na juhu stredného Slovenska, priamo na hranici s Maďarskom. Územie tejto chránenej krajinnej oblasti zahrňuje v rámci Matransko-slanskej oblasti prevažnú časť oddielu Hajnáčska vrchovina, juhovýchodný výbežok oddielu Fiľakovská

brázda a centrálnu časť oddielu Petrovská vrchovina. V reliéfe nápadne vystupujú vypreparované bazaltové výplne sopečných komínov a struskových kužeľov (Šomoška, Šurice, Hajnáčka, Ragáč). Najvyššie vrchy tvoria čadičové a andezitové trosky. Na odlesnených svahoch sa silne prejavuje erózia pôdy.

Najrozšírenejším lesným spoločenstvom na území chránenej krajinnej oblasti sú bukové dúbravy. Najväčšie zastúpenie tu má dub zimný spolu s dubom letným a cerom. Pôvodný je aj buk lesný, ktorý sa v súčasnosti uplatňuje s hrabom. Najsuchšie a najteplejšie lokality zaberá borovica lesná. Z floristického hľadiska môžeme územie charakterizovať ako výrazne xerofytné. Na podloží vulkanických hornín sa sformovali lesné a nelesné skalné spoločenstvá. Z chránených rastlín sa vyskytuje najmä poniklec lúčny černastý, kukučka vencová, kosatec nízky, mechúrnik stromovitý, zlatofúz južný a viaceré druhy kavyľov.

V zmysle zoogeografického členenia patrí územie do panónskeho pásma stepí. Z viacerých vzácnych skupín bezstavovcov, vyskytujúcich sa v území, bolo dosiaľ zistených najmä mnoho ohrozených druhov chrobákov a motýľov. Zo stavovcov sa tu vyskytujú napríklad skokan rapotavý, jašterica zelená, hadiar krátkoprstý, včelárik zlatý, výrik lesný. Podzemné pseudokrasové priestory využívajú viaceré druhy netopierov. (www.enviroportal.sk)

Priamo v riešenom území sa nenachádza žiaden strom chránený podľa § 49 zákona o ochrane prírody a krajiny. Najbližší chránený strom je evidovaný v meste Lučenec, k.ú. Lučenec, intravilán mesta Lučenec – na ulici Martina Rázusa, ide o Ginko dvojlaločné (Ginkgo biloba L.), obvod: 252 cm , výška: 17m , priemer koruny: 10m, vek: 200 rokov. Charakteristicky zaujímavý biologický objekt cudzokrajnej introdukovanej dreviny, zvláštnosťou je, že druh rastúci v Lučenci má na listoch plody – var. epiphylla Makino. (http://chkocerovavrchovina.sopsr.sk/uzemna-ochrana/chranene-stromy/).

Stavba nezasahuje do žiadnej lokality zaradenej do siete medzinárodne významných mokradí (tzv. Ramsarských lokalít). V trase činnosti nie je evidovaná žiadna národne, regionálne alebo lokálne významná mokraď. V okolí dotknutého územia sú identifikované nižšie uvedené tieto mokrade regionálneho a lokálneho významu:

Názov mokrade	**Plocha m^2**	**Názov obce**		**Okres**	**Kategoria**
Holiša, zdrž na Ipli	60 000	Holiša	LC	L	
Holiša, štrkoviská	50 000	Holiša	LC	L	
Boľkovce, mŕtve rameno Ipľa	5 000	Nitra nad Ipľom	LC	R	

Regionálne ***významné mokrade (R)***

Do kategórie mokradí regionálneho významu patria lokality rôznej veľkosti s výraznejším hydrologickým, biologickým a ekologickým ovplyvňovaním okolia (minimálne niekoľkých obcí). Zaraďujeme k nim aj lokality výskytu významných chránených a ohrozených druhov fauny a flóry. Regionálne významné sú aj chránené územia, územia netypické alebo naopak charakteristické pre daný región (okres, kraj, geomorfologický celok - napríklad: okres Žilina, Prešovský kraj, Horehronie, Poiplie, Záhorie, Zemplín a pod.). Patria k nim aj významné stanovištia, a miesta rozmnožovania fauny mokradí. Medzi regionálne významné

Lokálne ***významné mokrade (L)***
K mokradiam lokálneho významu zaraďujeme menšie lokality ovplyvňujúce najbližšie okolie, so sústredeným výskytom bežných druhov rastlín a živočíchov viazaných na mokrade. Patria k nim aj mokrade s miestnym hydrologickým významom a lokality významné svojou

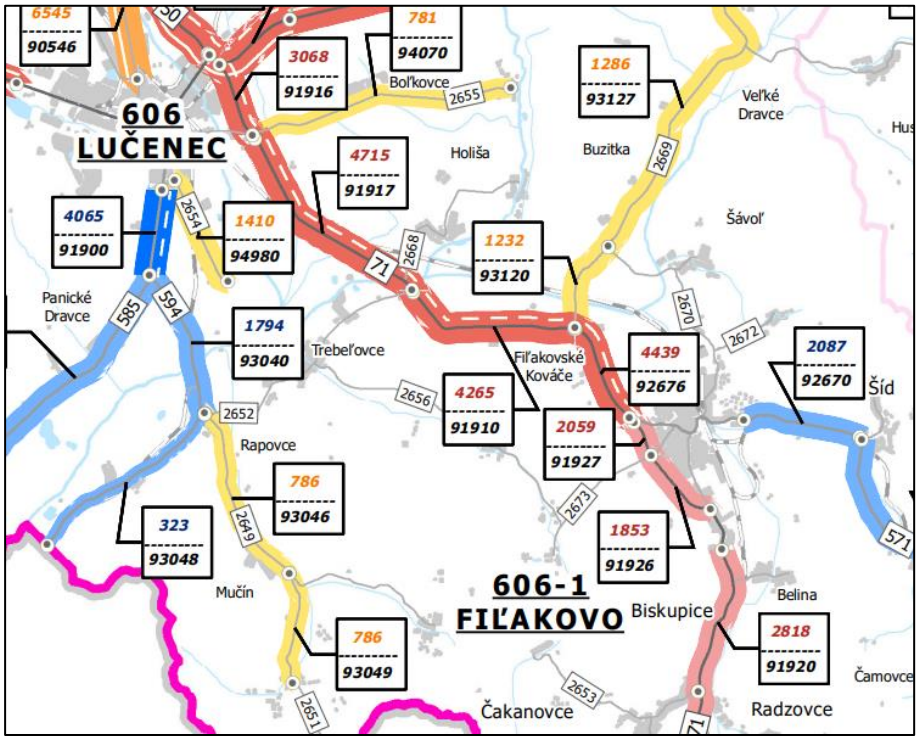
ekostabilizačnou funkciou, napríklad ako liahniská obojživelníkov, lokality významné produkciou rýb a podobne.
(http://www.sopsr.sk/)

6.9. Obyvateľstvo a hospodárske pomery

Predmetom prekladaného oznámenia o zmene je stavba situovaná v pôvodnom trasovaní jestvujúcej železničnej trate. Začína na koncovom styku jestvujúcej výhybky č.37 v ŽST Fiľakovo a končí v km 155,064 – na výmenovom styku jestvujúcej výhybky č.1 vo výhybni Holiša. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 8 427m. Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokoľajnej neelektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435mm v úseku medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša, ktorá je súčasťou trate Plešivec – Zvolen osobná stanica. Na riešenej železničnej trati sa nachádzajú 4 železničné mosty, 3 priepusty a 3 nástupiská (zast. Fiľakovo zastávka, zast. Prša, zast. Holiša). Železničnú trať v rekonštruovanom úseku úrovňovo križujú 3 miestne komunikácie železničnými priecestiami: cesta II. triedy 571 (zast. Fiľakovo zastávka), cesta III. triedy 2669 (zast. Prša) a cesta III. triedy (zast. Holiša).

Významnými cestnými komunikáciami sú cesta I/50, ktorá je zaradená do európskej siete, cesta I/71 vedúca z Lučenca cez Fiľakovské Kováče a Fiľakovo do Maďarska a cesta II. triedy II/571.

Obr. Intenzity dopravy na vybraných cestných komunikáciách za rok 2015 (sk. voz./24h)



https://www.ssc.sk/

Dôležitý južný železničný ťah Bratislava – Leopoldov - Zvolen - Lučenec - Rožňava – Košice kapacitne odľahčuje severný hlavný ťah. Najväčšími odvetviami v okrese je strojársky, drevospracujúci a automobilový priemysel (výroba súčiastok), výroba elektrických zariadení a výroba potravín. Vďaka priaznivým klimatickým podmienkam na juhu má významné postavenie v okrese aj pestovanie teplomilných plodín a ovocinárstvo. Silný potenciál majú nerastné suroviny na báze silikátov, magnezitov, žiaruvzdorných ílov a kameňa. Severnú časť okresu tvorí podhorské pásmo s lazníckym osídlením, zameraným predovšetkým na

poľnohospodárstvo a lesnú výrobu. Okres má silný potenciál v oblasti cestovného ruchu, hlavne v letnej rekreácii nadregionálneho významu, ktorý reprezentuje vodná nádrž Ružiná a Aquapark Rapovce s geotermálnou vodou. Vyhľadávanou lokalitou na pešiu turistiku je Slovenské Rudohorie, Cerová vrchovina, Krupinská vrchovina a Javorie.

V riešenom území prevláda individuálna automobilová doprava, osobná hromadná doprava je zabezpečovaná autobusovou dopravou prostredníctvom S. A. D. Lučenec a.s. a železničnou dopravou.

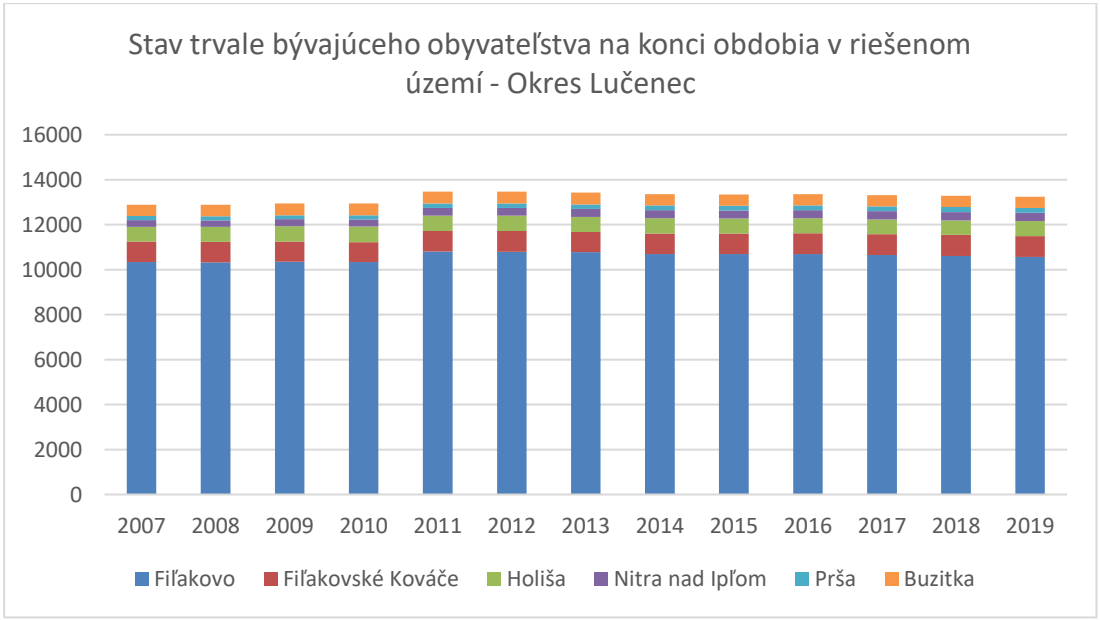
Obr. Stav počtu obyvateľov v riešenom území

Stav trvale bývajúceho obyvateľstva na konci obdobia													
Okres Lučenec - záujmová oblasť													
Sledované obdobie (rok)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fiľakovo (Mesto)	10342	10329	10352	10338	10801	10799	10772	10695	10687	10694	10654	10614	10568
Fiľakovské Kováče (Obec)	901	902	892	886	910	914	906	915	910	922	915	926	924
Holiša (Obec)	660	665	686	691	683	683	670	672	669	665	659	643	660
Nitra nad Ipľom (Obec)	301	296	309	321	346	344	358	367	369	367	368	378	377
Prša (Obec)	177	178	176	175	196	199	197	204	202	212	216	222	214
Buzitka (Obec)	510	512	522	533	534	528	520	503	503	501	501	502	503

Zdroj: http://datacube.statistics.sk/

Záujmové územie prechádza južnejšou časťou okresu Lučenec v Banskobystrickom kraji. Okres Lučenec susedí na južnej strane s Maďarskom a s okresmi Rimavská Sobota, Poltár, Detva Veľký Krtíš. Jadro jeho územia tvorí Lučenecká kotlina, ohraničená zo severu a severovýchodu Slovenským Rudohorím, zo severozápadu z časti výbežkom Javoria, zo západu Krupinskou vrchovinou, z juhu a juhozápadu Fiľakovskou vrchovinou. Rozloha okresu je 826,22 km². Počet obyvateľov k 31.12.2014 je 73 342. V okrese je 57 obcí, štatút mesta majú Lučenec a Fiľakovo.

Obr. Graf z tabuľky



Holiša

Obec mala k 31.12.2019 evidovaných 660 trvale žijúcich obyvateľov, hustota obyvateľstva dosahuje 62,99 ob/km^2 (ŠÚ SR, 2020). Nadmorská výška v strede obce je 191 m n. m. V obci Holiša je pomerne vysoké zastúpenie dôchodkového veku a vysoká nezamestnanosť vzhľadom k tomu, že pomerne značná časť obyvateľov obce má nízke, resp. žiadne vzdelanie, ako aj k početnému zastúpeniu rómskeho etnika. V súčasnosti sa s problémom zamestnať sa borí aj veľká časť majoritného obyvateľstva, v prípade marginalizovaných rómskych komunít je tento problém ešte pálčivejší. Značná časť zamestnaných pracuje na obecnom úrade, či v základnej a materskej škole. Prispieva k tomu zlá poloha a nutnosť cestovania za prácou, ako aj veľmi nízka vzdelanostná úroveň ekonomicky činných obyvateľov a dlhodobá nezamestnanosť, ktorá znižuje potreby a motiváciu zamestnať sa. Niektorí dochádzajú za prácou, ostatní zamestnaní pracujú v Agro - Ipeľ s.r.o. a na Farme Lipovec. V obci sa nachádza jedna materská škola.

Čo sa týka technickej infraštruktúry je obec bez kanalizácie a pitná voda je zabezpečená vlastnou studňou (Región Novohrad, zásobovanie pitnou vodou). Spôsoby vykurovania: pevné palivo, plyn, elektrické kúrenie. Plyn je vedený na úseku 1 650 m - čiastočne.

Prša

Obec mala k 31.12.2019 evidovaných 214 trvale žijúcich obyvateľov, hustota obyvateľstva dosahuje 62,63 ob/km^2 (ŠÚ SR, 2020). Obec leží v juhovýchodnej časti Lučenskej kotliny na pravobrežnej terase Suchej. Nadmorská výška v strede obce je 184 m n. m. a v chotári 178–201 m n. m. Odlesnený chotár na pahorkatine a rovine tvoria podkladové treťohorné pieskovce pokryté sprašou a riečnymi uloženinami. Má nivné a illimerizované pôdy.

V rámci technickej infraštruktúry je obec bez kanalizácie a pitná voda je zabezpečená verejným vodovodom. Spôsoby vykurovania: pevné palivo, plyn, elektrické kúrenie.

Buzitka

Obec leží vo východnej časti lučenskej kotliny a na severozápad od Fiľakova na terase potoka Suchá. Obec mala k 31.12.2019 evidovaných 503 trvale žijúcich obyvateľov, hustota obyvateľstva dosahuje 36,42 ob/km^2 (ŠÚ SR, 2020). Nachádza sa v nadmorskej výške 205 m, 184-339 m v chotári. Katastrálna výmera predstavuje 1350 ha. Prevažne odlesnený pahorkatinný povrch chotára s vyvinutými terasami tvoria stredotreťohorné íly a pieskovce, mladšie tufitické piesčité íly a zlepence pokryté prevažne sprašou. Susedí s obcami Veľké Dravce, Nitra nad Ipľom, Prša a Šávoľ. Od okresného mesta Lučenec je vzdialená 13km. Terén je niekde mierny, niekde viac svahovitý, ktorého základnú horninu tvorí trachyt a bazalt. Pôdna pokrývka je nehlboká vrstva humusu, čo dáva možnosť na pestovanie listnatých drevín. Preto sa tu darí dubu, ceru, hrabu, buku, javoru, agátu, breze a osike. Z krovín sa darí lieske, jarabine vtáčej, trnke obyčajnej, ostružine krovitej a i. Nedarí sa tu borovici ani iným ihličnatým stromom. Percentuálne zastúpenie drevín je nasledovné: dub 34%, cer 23%, hrab 32%, buk 5%, borovica 6%.

Infraštruktúra vzdelávania obce sa skladá zo základnej školy s ročníkmi 1-4 a jednej materskej škôlky. Základná občianska vybavenosť je zastúpená: potravinami, knižnicou, pohostinstvom a nepotravinárskou predajňou, bez zdravotného strediska.

V rámci technickej infraštruktúry je obec s verejnou kanalizáciou, kanalizačná sieť je pripojená na ČOV a pitná voda je zatiaľ bez napojenia na verejný vodovod. Spôsoby vykurovania: pevné palivo, plyn, elektrické kúrenie. V obci je vybudovaná rozvodná sieť plynu. Sú dostupné

telekomunikačné siete. V rámci odpadového hospodárstva zatiaľ obec nevykonáva separovaný zber, je riešený len komunálny odpad.

Nitra nad Ipľom

Obec mala k 31.12.2019 evidovaných 377 trvale žijúcich obyvateľov, hustota obyvateľstva dosahuje 46,50 ob/km^2 (ŠÚ SR, 2020). Obec leží na južnej časti Banskobystrického kraja, v okrese Lučenec, v juhovýchodnej časti Lučenskej kotliny na nive Ipľa na rozlohe 812 ha. Nadmorská výška v strede obce je 180 m n. m. a v chotári 177-263 m n. m. Prevažne odlesnený chotár na rovine a terasách pahorkatiny so zvyškami dúbrav tvoria treťohorné íly a pieskovce pokryté riečnymi uloženinami a sprašou. Má nivné a illimerizované pôdy.

Obec Nitra nad Ipľom je koncová obec so svojimi 377 obyvateľmi patrí medzi malé obce. Je právnickou osobou od roku 1990, kedy sa oddelila od susednej obce. Skladbou obyvateľstva - 95 % obyvateľov rómskeho pôvodu, ktorí tvoria majoritu v obci, patrí medzi marginalizované rómske komunity. Obec Nitra nad Ipľom je zriaďovateľom Základnej školy v Nitre nad Ipľom s 1.-4. spojenými ročníkmi, tzv. málotriedna základná škola.

Čo sa týka technickej infraštruktúry je obec bez kanalizácie a pitná voda je zabezpečená vlastnou studňou (Región Novohrad, zásobovanie pitnou vodou). Spôsoby vykurovania: pevné palivo, plyn, elektrické kúrenie. Sú dostupné telekomunikačné siete. V rámci odpadového hospodárstva zatiaľ obec nevykonáva separovaný zber.

Fiľakovské Kováče

Obec mala k 31.12.2019 evidovaných 924 trvale žijúcich obyvateľov, hustota obyvateľstva dosahuje 80,91 ob/km2 (ŠÚ SR, 2020). Obec Fiľakovské Kováče leží v južnej časti Banskobystrického kraja a okresu Lučenec 12 km od okresného sídla - mesta Lučenec a 12 km od hraníc s Maďarskom. Má tri samostatné miestne časti: Fiľakovské Kováče, Kurtáň a Fiľakovské Kľačany.

Obec leží na styku severozápadného okraja Cerovej vrchoviny a Lučenskej kotliny na nive a terase Suchej. Nadmorská výška v strede obce je 183 m n. m. a v chotári 176 – 330 m n. m. Prevažne odlesnený rovinný až pahorkatinný povrch chotára tvoria stredotreťohorné pieskovce a erózne zvyšky mladotreťohorných bazaltov, na nive pokryté riečnymi uloženinami. Zvyšky dúbrav a agáčin sú len v juhovýchodnej časti. Prevládajú nivné a illimerizované pôdy.

Ako je to pre daný región typické, obyvateľstvo je národnostne zmiešané, s miernou prevahou obyvateľov maďarskej národnosti, ktoré tvorí vyše 46 % celkového obyvateľstva. Spolunažívanie obyvateľov rôznych národností je bezproblémové a nezasahuje do každodenného života obyvateľov. Oproti okolitým obciam, ktoré majú silnú komunitu rómskej národnosti, vo Fiľakovských Kováčoch k rómskej národnosti sa hlási len niečo cez 8% obyvateľov.

Najviac obyvateľov pracuje v maloobchode, stavebníctve, vzdelávaní, verejnej správe, poľnohospodárstve, spracovaní dreva, zdravotníctve a doprave. Problémom obce je dochádzanie za prácou – 62,3% obyvateľov odchádza z obce za prácou. Vzhľadom na dochádzku za prácou je výhodou obce jej dobré dopravné napojenie na najbližšie mestá regiónu – Lučenec a Fiľakovo.

Infraštruktúra vzdelávania obce sa skladá zo základnej školy s ročníkmi 1-4 a jednej materskej škôlky, obe zariadenia fungujú s vyučovacím jazykom maďarským a slovenským. V obci sa nachádzajú 3 obchody so zmiešaným tovarom, 1 reštaurácia a 3 pohostinstvá. Ostatné služby sú k dispozícii v meste Lučenec (12km) a Fiľakovo (4,7km).

Obec je plynofikovaná. Obec Fiľakovské Kováče a jej časti majú samostatnú VTL prípojku z distribučného plynovodu Boľkovce – Fiľakovo a Rimavská Sobota, ktorá je umiestnená v blízkosti areáli bývalého družstva. V obci nie je vodovod, v prieskume sa obyvatelia obce k jeho vybudovaniu vyjadrili negatívne a vodu čerpajú z vlastných studní. Kvalita vody je priemerná. V obci nie je dostupná kanalizácia, čistiareň odpadových vôd, či malé domové čistiarne. V obci je veľa žúmp a septikov, ktoré sa pravidelne vyvážajú cisternou. V obci je dostupná pevná i mobilné telefónne siete. Tak isto je dostupný mikrovlnný internet a širokopásmový internet. (Zdroj: Program rozvoja obce Fiľakovské Kováče na roky 2015 – 2023).

Fiľakovo

Mesto sa nachádza v južnej časti Stredného Slovenska, v Banskobystrickom kraji, na území Euroregiónu Neogradiensis, v okrese Lučenec. Mesto Fiľakovo malo k 31.12.2019 evidovaných 10 568 trvale žijúcich obyvateľov so zmiešaným národnostným zložením, hustota obyvateľstva dosahuje 654,70 ob/km^2 s celkovou výmerou katastrálneho územia 1645,90 ha (ŠÚ SR, 2020). Miera nezamestnanosti sa pohybuje okolo 21-24%. Pracovné príležitosti evidujeme vo výrobnej prevádzke u spoločností, ktoré vznikli po zániku bývalého KOVOSMALTU, resp. transformáciou existujúcich firiem v priemyselnej zóne a u malých podnikateľov v oblasti obchodu a služieb. Verejná a školská správa vo Fiľakove zamestnáva približne 330 zamestnancov. Región Fiľakovo sa v okrese Lučenec považuje za centrum priemyslu, nakoľko väčšina zamestnávateľov sa orientuje na výrobu grilov, krbov a kachlí, nízkozdvižných vozíkov, výrobu vaní a sprchových kútov, nástrojársku výrobu, ale aj drevovýrobu spojenú s výrobou nábytku. Poľnohospodárstvom sa zaoberá už len malá časť obyvateľstva na vidieku, hoci podmienky na pestovanie rastlín a chov dobytka sú dobré a v minulosti bol región považovaný za poľnohospodársky. Väčšina obyvateľov migruje za prácou v rámci okresu, ako aj do iných regiónov, resp. do cudziny (Česko a najmä Maďarsko pre výhodnú polohu). Cestujú väčšinou mladí ľudia a muži, pričom sa jedná o odborníkov v bývalých strojárskych profesiách. Ďalej migrujú vysokoškolsky vzdelaní ľudia a ľudia , ktorých neviažu k regiónu rodinné záväzky. K nosným zamestnávateľom v meste Fiľakovo patria Ekoltech s. r.o., Dometic Slovakia s. r.o., Festap s. r.o., Thorma Výroba k.s., Mesto Fiľakovo, Simagon s. r.o. a Filagro Plus, Lučenec, prevádzka Fiľakovo. V rámci mesta pôsobia ďalšie zamestnávateľské subjekty, pričom sa jedná prevažne o živnostníkov s malým počtom zamestnancov zameraných prevažne na výrobu a služby v menšom rozsahu.

Mesto Fiľakovo od roku 2003 úspešne zabezpečuje reformu samosprávy. Prostredníctvom rôznych úspešných projektov sa uskutočnili pracovné stretnutia s rôznymi záujmovými skupinami, bol zabezpečený sociologický prieskum a na základe analýzy boli spracované rozvojové dokumenty mesta. Prebieha komunikácia s občanmi, zástupcami civilného, súkromného a štátneho sektoru. Samospráva Mesta Fiľakovo zabezpečuje chod a fungovanie svojho výkonného orgánu, Mestského úradu Fiľakovo, 3 príspevkových organizácií, 1 obchodnej spoločnosti, 2 neziskových organizácií, 5 škôl a 2 školských zariadení, ktoré vykonávajú kultúrnospoločenské, sociálne, vzdelávacie a verejno-prospešné služby na území mesta Fiľakovo. Tieto inštitúcie priebežne modernizuje, v centre mesta postupne rekonštruuje kultúrne pamiatky a pamätihodnosti, čím zveľaďuje vzhľad a historický ráz mesta, ktoré bolo v minulosti obchodným a duchovným centrom historického Novohradu.

Od roku 2002 funguje Spoločný obecný úrad, ktorý vykonáva prenesené kompetencie štátnej správy v oblasti školstva a stavebníctva. Boli rozšírené, resp. skvalitnené činnosti jednotlivých oddelení mestského úradu.

V meste bolo zriadené Hradné múzeum (v rekonštruovaných priestoroch Bebekovej bašty v areáli hradu), podnikateľský inkubátor (v obnovených priestoroch bývalého Domu služieb ho prevádzkuje Tectum n.o.), zariadenie pre seniorov a domov sociálnych služieb (v prestavaných priestoroch bývalej materskej školy a detských jaslí v parku, ktoré prevádzkuje Nezábudka n.o.) a Združenie právnických osôb Geopark Novohrad - Nógrád (kanceláriu má v novej budove Novohradského turisticko-informačného centra pod hradom).

Mesto je zásobované pitnou vodou z verejného vodovodu. Zdrojom pitnej vody je fiľakovská vetva skupinového vodovodu Hriňová – Lučenec – Fiľakovo DN500. V meste je vybudovaná verejná kanalizácia a ČOV, ktorá je v správe Stredoslovenskej vodárenskej spoločnosti a.s. Splašky sú odvádzané jednotnou kanalizáciou, základom kanalizačnej siete je kmeňová stoka, ktorá ústí do mestskej ČOV. Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd je v súčasnosti vyhovujúce. Mesto je celoplošne plynofikované, čo znamená približne 99% katastrálneho územia. Rozvody miestnej telefónnej siete sú v riešenom území vedené vzdušnými káblami na samostatných stĺpoch alebo na stĺpoch elektrického vedenia. Napájanie mesta na elektrickú energiu je vyhovujúca, ale 90% elektrických rozvodov je riešených vzdušnými vedeniami, čo ruší celkový vzhľad najmä centrálnej mestskej časti okolo hradu. (www.filakovo.sk)

Využitie územia záujmového regiónu

Región Fiľakovo sa v okrese Lučenec považuje za centrum priemyslu a poľnohospodárstvom sa zaoberá už len malá časť obyvateľstva na vidieku, hoci podmienky na pestovanie rastlín a chov dobytka sú dobré a v minulosti bol región považovaný za poľnohospodársky. V dotknutých obciach je územie využívané vo väčšej miere na poľnohospodárske účely s veľmi dobrými podmienkami na pestovanie. V obci Holiša sa nachádzajú ložiská štrkopieskov, ktoré vznikli nahromadením štrkopieskov v údolnej nive rieky Ipeľ ako štrkové kvartérne sedimenty. Vyťažené štrkopiesky sa využívajú najmä pre stavebné účely.

Tab. Výmera územia, využitie pôdy v záujmovom území v okrese Lučenec (2019)

Obce/Mesto	Celková výmera územia obce - mesta (m2)	Poľnohospodárska pôda - spolu (m2)	Orná pôda (m2)	Nepoľnohospodárska pôda - spolu (m2)	Lesný pozemok (m2)
Holiša	10 343 660	7 878 788	5 760 103	2 464 872	1 305 388
Prša	3 480 861	2 751 490	2 438 853	729 371	-
Buzitka	13 806 380	10 857 680	7 807 520	2 948 700	1 467 833
Nitra nad Ipľom	8 117 883	6 157 487	4 700 829	1 960 396	1 217 216
Fiľakovské Kováče	11 424 316	7 530 026	6 334 354	3 894 290	3 221 286
Fiľakovo	16 176 914	11 017 962	6 715 983	5 158 952	1 445 542

Zdroj: DATAcube. (statistics.sk)

Zdravotný stav obyvateľstva

Z hľadiska zdravotného stavu obyvateľstva sú najčastejšou príčinou smrti na Slovensku dlhodobo choroby obehovej sústavy a nádorové ochorenia, pre ktoré rastie miera úmrtnosti u mužov aj žien (Zdravotnícka ročenka SR 2018, NCZI). Pri celoslovenskom porovnaní, v dotknutom Banskobystrickom kraji prevyšoval za ostatný sledovaný rok 2018 počet

samovrážd v kraji celoslovenskú úroveň a bolo tu evidovaných najmenej prípadov pohlavných ochorení a naopak, najväčšia miera potratovosti u žien v reprodukčnom veku. Okres Lučenec má nízku vybavenosť verejnými vodovodmi, v okrese Lučenec je len 68,5% obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov. Je potrebné zabezpečiť urýchlenie dostavby už rozostavaných vodovodov, zabezpečiť technické opatrenia na minimalizovanie nepriaznivých vplyvov, ktoré vedú k zhoršeniu kvality vody zo skupinového vodovodu Málinec (nadlimitné hodnoty železa a farby). V roku 2019 bolo z verejných vodovodov zásobovaných v okrese Lučenec 53 289 obyvateľov, (t. j. 72,61 %), čo činí nárast oproti roku 2018 (71,56 %).

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

1. Vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery

Vplyvy počas výstavby

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadneho chráneného ložiskového územia, ložiska nerastných surovín, prieskumného územia ani do žiadnej významnej geologickej lokality.

Súčasťou rekonštrukcie železničnej trate nie je hlbinné zakladanie objektov, realizáciou stavebných prác dôjde len k narušeniu povrchových vrstiev horninového prostredia.

Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného štrkového lôžka, ktoré môžu byť znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením.

Vzhľadom na charakter lokálneho horninového prostredia a zvolené technické riešenie navrhovanej zmeny činnosti nie je pri dodržaní organizačných a technologických postupov stavebných činností predpoklad významného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia. Počas stavby bude snaha maximálne eliminovať riziko kontaminácie geologického podložia únikom znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov, príp. z dôvodu havárie na stavbe. Vplyv na horninové prostredie bol vyhodnotený ako málo významný.

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii existujúceho telesa trate, jej súčasťou nebudú žiadne nové prvky, ktoré by zasiahli do geomorfológie dotknutého územia. Vplyv na geomorfologické pomery nebol vzhľadom na charakter a rozsah uvažovaných prác identifikovaný.

Vplyvy počas prevádzky

Počas obnovenej prevádzky na trati nebudú generované priame vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery. Riziko úniku znečisťujúcich látok pri dopravných nehodách koľajových vozidiel bude aj naďalej minimalizované dodržiavaním prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

2. Vplyvy na pôdu

Vplyvy počas výstavby

Nevyhnutný bude záber poľnohospodárskej pôdy, k záberom lesnej pôdy nedôjde. Pre využitie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely bude potrebné postupovať v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov, t.j. bude potrebné požiadať o dočasné alebo trvalé odňatie dotknutých poľnohospodárskych pozemkov (§ 17 daného zákona).

Pre konanie o odňatí poľnohospodárskej pôdy je potrebné doložiť Bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy spolu s návrhom jej hospodárneho využitia a v prípade dočasného odňatia aj Projekt spätnej rekultivácie dočasne odnímanej poľnohospodárskej pôdy (§ 17 ods. 5 písm. c) daného zákona). Podľa § 12 ods. 2 písm. l) uvedeného zákona 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. Rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy vydáva Okresný úrad Lučenec, Pozemkový a lesný odbor.

Zmena navrhovanej činnosti bude prebiehať v pôvodnej osi existujúceho železničného telesa v úseku Fiľakovo - Holiša. Stavba bude realizovaná na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa a v koridore jestvujúcej osi železničnej trate bude umiestnený aj celý obvod staveniska.

Dočasný záber pôdy bude potrebný napr. pre vybudovanie dočasných komunikácií a vytvorenie zariadení staveniska a plôch na dočasné skladovanie materiálu. Pre prístup k mostným objektom a priepustom bude potrebné zriadiť poľné cesty. Z dôvodu dlhodobých prác v medzistaničnom úseku Fiľakovo – Holiša bude prístup po trati obmedzený v priebehu prác na žel. zvršku a spodku – bude možný len z krajných staníc, bez možnosti prejazdu celého úseku.

Úpravy a využitie plôch zariadenia staveniska budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky zhotoviteľa stavby. Zariadenie staveniska je potrebné realizovať prednostne na pozemkoch ŽSR.

Rizikom sa vo fáze výstavby javí možnosť havárie stavebných alebo dopravných mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. Miera tohto rizika je však minimálna vzhľadom na štandardné dodržiavanie organizačných a technologických opatrení na stavbe.

Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej zmeny činnosti na pôdu dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami ako napr.:

- dodržiavaním určených plôch trvalých a dočasných záberov pôd,
- vykonávaním pravidelných kontrol technického stavu stavebných a dopravných prostriedkov,
- vrátením dočasne využívaných plôch po skončení prác do pôvodného stavu,
- dôsledným dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami.

Vplyv na pôdy možno označiť ako nevýznamný.

Vplyvy počas prevádzky

V období prevádzky rekonštruovanej železničnej trate nebude dochádzať k negatívnym vplyvov na pôdy dotknutého územia. Možno uvažovať o potenciálnej kontaminácii pôd v prípade nepredvídanej havarijnej udalosti spojenej s únikom škodlivých látok, ktoré však bude snaha eliminovať dodržiavaním dopravných a bezpečnostných predpisov.

3. Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery

Vplyvy počas výstavby

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude najmä v dôsledku vykonávania búracích a zemných prác a pohybu nákladných automobilov a strojných mechanizmov so spaľovacími motormi zvýšená produkcia emisií znečisťujúcich látok znižujúcich kvalitu lokálneho ovzdušia predovšetkým v mieste výkonu stavebných prác. Pôjde o dočasný negatívny vplyv, ktorého pôsobenie bude trvať len počas obdobia realizácie rekonštrukcie. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Nepriaznivé pôsobenie stavebných prác na kvalitu lokálneho ovzdušia bude zmiernené uplatnením a dôsledným dodržiavaním vhodných opatrení, najmä:

- zmiernením prašnosti vyvolanej stavebnými prácami kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- zmiernením produkcie exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás,
- kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia,
- prekrytím búraných objektov fóliami počas demolačných prác,
- čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami a skladovaním takéhoto materiálu v zastrešených alebo uzatvárateľných priestoroch.

Vplyvy počas prevádzky

Zrekonštruovaný úsek železničnej trate nebude novým zdrojom znečistenia ovzdušia v dotknutom území. Samotná trať minimálne prispieva k znečisteniu ovzdušia vzhľadom na jej elektrifikáciu a využívanie elektrických lokomotív.

Zdrojom zvýšenej prašnosti v blízkosti trate sú prejazdy vlakových súprav, dosah tohto vplyvu je približne 50 – 70 m od trate. Ide o mierne negatívny vplyv, ktorý sa však realizáciou navrhovanej zmeny činnosti oproti súčasnému stavu nezmení.

Súčasťou hodnotenej zmeny navrhovanej činnosti nie je žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia.

4. Vplyvy na vody

Navrhované stavebné práce si vyžiadajú rekonštrukciu viacerých mostných objektov premosťujúcich vodné toky vrátane riek Suchá a Ipeľ:

Názov SO	Katastrálne územie	Premostená prekážka
Fiľakovo - Výh. Prša, priepust v km 148,077	Fiľakovo	vodný tok
Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 147,426	Fiľakovo	bezmenný potok
Fiľakovo - Výh. Prša, most v km 149,924	Prša	rieka Suchá
Výh. Prša, priepust v km 150,792	Prša	občasný vodný tok
Výh. Prša - Výh. Holiša, priepust v km 152,494	Holiša	občasný vodný tok
Výh. Prša - Výh. Holiša, most v km 154.538	Holiša	rieka Ipeľ

Popis mostných objektov je uvedený v kapitole III./2.2. Popis technického riešenia. Rieka Ipeľ je v tomto úseku chráneným územím európskeho významu. Pri rekonštrukcii mosta premosťujúceho vodný tok a nespevnenú komunikáciu nedôjde k zásahom do koryta rieky, pomocné konštrukcie dočasného charakteru budú umiestňované na premosťovanú cestu.

Počas stavebných prác môže dôjsť k nežiadúcemu negatívnemu ovplyvneniu dotknutých vodných tokov napr. formou zakalenia vody, alebo narušením stability brehových svahov v dôsledku manipulácie s ťažkými mechanizmami. Pôjde o negatívne vplyvy dočasného charakteru obmedzené na etapu vykonávania stavebných prác - akékoľvek vyvolané nežiaduce zmeny vodných tokov budú po skončení prác odstránené. Avšak pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe je riziko vzniku týchto zmien malé.

V zmysle § 28 ods. 1 zákona o vodách **je pre stavbu potrebné vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy**, v ktorom budú stanovené podmienky jej realizácie a užívania.

V zmysle § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona **je na realizáciu stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy**. Zároveň je potrebné súhlasné stanovisko správcov dotknutých vodných tokov

Počas stavebných prác je rizikom možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej vody v dôsledku havárie stavebných mechanizmov v prípade prác prebiehajúcich v blízkosti vodných tokov. Uvedené riziko bude snaha minimalizovať dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov počas výkonu stavebných prác.

Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami, najmä:

- udržiavaním dopravných prostriedkov a stavebnej mechanizácie vo vyhovujúcom technickom stave z hľadiska možných únikov znečisťujúcich látok,
- minimalizáciou zásahov do povrchových vôd,
- vykonávaním čistenia a údržby stavebných strojov len v rámci stavebných dvorov na spevnených plochách opatrených proti úniku znečisťujúcich látok,
- vylúčením skladovania znečisťujúcich látok a ľahko odplaviteľného materiálu v blízkosti vodných tokov,
- vylúčením zriaďovania stavebných dvorov v blízkosti vodných tokov,
- zabezpečením staveniska prostriedkami na likvidáciu havárie s únikom znečisťujúcich látok,
- dodržiavaním bezpečnostných opatrení vrátane určených postupov v prípade vzniku neštandardného prevádzkového stavu.

K priamym zásahom do podzemných vôd rekonštrukciou železničnej trate nedôjde.

Dotknutý úsek predmetnej žel. trate nezasahuje do žiadneho chráneného vodohospodárskeho územia, pásma hygienickej ochrany alebo ochranného pásma vodného zdroja. V riešenom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd. V okolí posudzovanej železničnej trate sa nachádzajú zdroje minerálnych vôd v týchto lokalitách:

- Fiľakovo (Vrt pod hradom, Stará šťavica, prameň Adam).

Zmena navrhovanej činnosti nebude mať vplyv na tieto zdroje minerálnych vôd.

Vplyvy počas prevádzky

Počas bežnej prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate nie sú očakávané žiadne priame vplyvy na množstvo a na kvalitu povrchových alebo podzemných vôd. Štandardné koľajové súpravy nie sú zdrojom vypúšťajúcim znečisťujúce látky na koľajisko, vagóny sú vybavené uzatvoreným hygienickým systémom.

Aj počas prevádzky je prítomné riziko úniku znečisťujúcich látok z prevádzkových súprav alebo prevážaných látok v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií. Pre zamedzenie takýchto situácií sú pre potreby ŽSR vypracované plány havarijných opatrení.

5. Vplyvy na biotu

Vplyvy počas výstavby

Zmena navrhovanej činnosti bude prebiehať v pôvodnej osi existujúceho železničného telesa v úseku Fiľakovo - Holiša. Stavba bude realizovaná na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa a v koridore jestvujúcej osi železničnej trate bude umiestnený aj celý obvod staveniska.

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude súčasné železničné teleso nahradené novým železničným zvrškom, v niektorých úsekoch bude vybudovaný nový žel. spodok. Tlak bude preto vyvolaný najmä na vegetačný kryt v mieste situovania dotknutého traťového úseku a v jeho bezprostrednom susedstve. Dotknuté biotopy budú na niektorých miestach úplne deštruované (v miestach nového dočasného alebo trvalého záberu), na iných miestach môže prísť k ich degradácii. Dočasne potrebné plochy pre výkon stavebných prác budú po ich skončení prinavrátené do pôvodného stavu.

K záberom lesnej pôdy nedôjde. Výrub vzrastlých drevín sa nepredpokladá. V prípade, že sa preukáže potreba výrubu vzrastlých drevín, bude sa postupovať v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Ako pozitívny vplyv možno označiť súčasné odstránenie nepôvodných inváznych druhov rastlín hojne prítomných pozdĺž telesa trate. Ich likvidácia bude prebiehať v súlade s ustanoveniami zákona č. 150/2019 Z. z. a zákona č. 543/2002 Z. z.

Menej významnými vplyvmi na flóru a faunu dotknutého územia budú zvýšená prašnosť na stavenisku a v jeho blízkosti, zvýšené množstvo emisií produkované stavebnými mechanizmami a prípadná priama mortalita drobných živočíšnych druhov spôsobená strojnými mechanizmami a staveniskovou dopravou.

Realizáciou stavebných prác môže dôjsť k vnášaniu inváznych druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia. Toto riziko bude minimalizované zamedzením nadbytočného presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom šírenia nepôvodných druhov.

Vplyvy počas prevádzky

V období prevádzky zrekonštruovaného traťového úseku nie je predpoklad nových negatívnych vplyvov na vegetáciu dotknutého územia. Železničná doprava bude i naďalej pôsobiť ako potenciálny zdroj neúmyselného šírenia inváznych a expanzívnych druhov rastlín a dotknutý železničný úsek bude i naďalej líniovou bariérou pre migráciu živočíšnych druhov.

6. Vplyvy na krajinu

Vplyvy na krajinnú štruktúru

Navrhovaná zmena činnosti spočíva v rekonštrukcii vybraného úseku existujúcej železničnej trate, nedôjde k zmene využívania územia ani k zmenám krajinnej štruktúry dotknutého územia. V lokálnom rozsahu budú z územia odstránené niektoré antropogénne prvky (existujúce nástupiská), resp. budú do územia nové antropogénne prvky doplnené (nové prvky železničnej infraštruktúry). Nové prvky však budú umiestňované na železničné pozemky, k zmenám krajinnej štruktúry mimo železničných plôch nedôjde.

Vplyvy na krajinný obraz

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa výškové ani smerové vedenie železničnej trate v dotknutom úseku výrazne nezmení, do územia nebudú umiestnené nové vizuálne dominantné prvky.

Vplyvy na ekologickú stabilitu krajiny

Keďže hodnotená zmena činnosti nepredstavuje v území nový prvok, ekologická stabilita dotknutého územia nebude realizáciou zmeny navrhovanej činnosti zásadne ovplyvnená. K čiastočnému zníženiu ekologickej stability dôjde v dôsledku poklesu podielu zelene uskutočnením výrubu drevín.

Stavba križuje prvok územného systému ekologickej stability – regionálny biokoridor rieku Ipeľ. Most ponad vodný tok bude zrekonštruovaný. Vzhľadom na nadmiernu koróziu oceľových prvkov, sa celá nosná konštrukcia odstráni a nahradí sa novou oceľovou plnostennou konštrukciou s dolnou mostovkou s priebežným koľajovým lôžkom. Nosná konštrukcia sa na spodnú stavbu uloží po odbúraní nevyhnutnej hornej časti opôr pomocou štvorice hrncových ložísk. K zásahu do koryta rieky nedôjde.

7. Vplyvy na chránené územia

Hodnotená stavba je situovaná v území, na ktorom platí 1. (všeobecný) stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona č. 543/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (s výnimkou územia ÚEV Horný tok Ipľa, kde platí 2. stupeň ochrany).

Zmena navrhovanej činnosti priamo nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia.

Žel. trať prechádza cez územia patriace do sústavy chránených území členských krajín Európskej únie Natura 2000:

- chráneným vtáčím územím SKCHVU021 Poiplie
- územím európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

Podľa § 28 ods. 4 daného zákona na vykonanie činnosti, ktorou môže v území európskej sústavy chránených území dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopov európskeho významu alebo biotopov druhov európskeho významu, na ochranu ktorých bolo toto územie zaradené do národného zoznamu alebo vyhlásené za chránené územie, alebo k významnému vyrušovaniu týchto druhov v ich prirodzenom vývine, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody; orgán ochrany prírody je povinný vlastníka, užívateľa alebo správcu pozemku alebo osobu, ktorá plánuje takúto činnosť vykonať, vopred písomne upozorniť na to, že na jej vykonanie sa takýto súhlas vyžaduje, a to na základe vlastného podnetu alebo podnetu organizácie ochrany prírody.

Podľa ods. 5) akýkoľvek plán, program alebo projekt, ktorý môže mať pravdepodobne samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na územie európskej sústavy chránených území významný vplyv, nemožno podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov schváliť, povoliť alebo odsúhlasiť, ak nebol predmetom primeraného hodnotenia vplyvov na územie európskej sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany (ďalej len „primerané hodnotenie vplyvov“) a nebolo preukázané, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu tohto územia z hľadiska cieľov jeho ochrany.

Podľa ods. 6) každý, kto obstaráva alebo zamýšľa uskutočniť plán alebo projekt podľa odseku 5, je povinný predložiť návrh plánu alebo projektu na posúdenie orgánu ochrany prírody; návrh plánu alebo projektu možno predložiť spolu so žiadosťou o vydanie rozhodnutia alebo záväzného stanoviska, ak sa ich vydanie k návrhu plánu alebo projektu podľa tohto zákona vyžaduje.

Podľa ods. 7) orgán ochrany prírody posudzuje návrh plánu alebo projektu z hľadiska možnosti jeho významného vplyvu na územie európskej sústavy chránených území a vydáva k nemu odborné stanovisko. Orgán ochrany prírody vydáva odborné stanovisko k návrhu plánu alebo projektu z vlastného podnetu alebo na základe žiadosti navrhovateľa.

Podľa ods. 8) ak podľa odborného stanoviska orgánu ochrany prírody nemožno vylúčiť pravdepodobnosť významného vplyvu plánu alebo projektu na územie európskej sústavy chránených území, či už samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom, návrh plánu alebo projektu podlieha primeranému hodnoteniu vplyvov v konaní podľa osobitného predpisu.

Vplyv na CHVÚ Poiplie

CHVÚ Poiplie bolo vyhlásené Vyhláškou MŽP SR č. 20/2008 Z. z dňa 7.01.2008. Má výmeru 8 062,9 hektára.

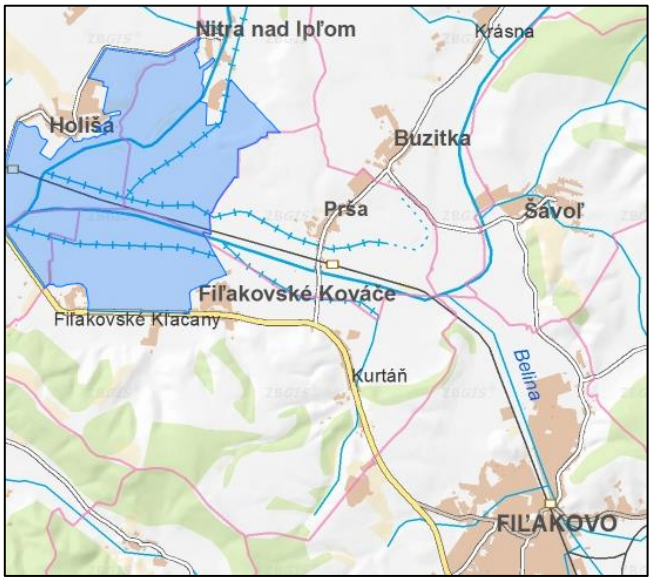
V zmysle §2 ods. 1) Vyhlášky 20/2008 Z.z., ktorou sa vyhlasuje CHVÚ Poiplie, sa za zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia, považuje

a) výrub drevín alebo vykonávanie akýchkoľvek zásahov do drevín rastúcich mimo lesa od 1. marca do 31. júla okrem odstraňovania následkov havárií alebo porúch na elektrickom vedení,
b) vykonávanie úmyselnej ťažby od 1. apríla do 31. júla,
c) zmena druhu pozemku z existujúceho trvalého trávneho porastu na iný druh poľnohospodárskeho pozemku,
d) použitie existujúceho trvalého trávneho porastu na nepoľnohospodárske účely okrem povinnosti stanovenej osobitným predpisom,
e) zmena druhu pozemku z ostatnej zatrávnenej plochy na iný druh pozemku okrem zmeny na trvalý trávny porast,
f) mechanizované kosenie alebo mulčovanie existujúcich trvalých trávnych porastov spôsobom od okrajov ku stredu na súvislej ploche väčšej ako 0,5 hektára,
g) rekultivácia brehov materiálových jám po ťažbe piesku alebo hliny,
h) aplikovanie insekticídov alebo herbicídov na existujúcich trvalých trávnych porastoch a ostatných zatrávnených plochách okrem odstraňovania inváznych druhov rastlín,
i) aplikovanie priemyselných hnojív alebo pesticídov na miestnych alebo účelových komunikáciách, poľných skládkach hnoja, plochách ruderálnej vegetácie alebo brehoch materiálových jám (štrkovísk, pieskovní a hlinísk) okrem odstraňovania inváznych druhov rastlín,
j) aplikovanie rodenticídov iným spôsobom ako vkladaním do nôr.

K dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy bude dochádzať v priebehu výstavby. Dočasný záber pôdy bude potrebný napr. pre vybudovanie dočasných komunikácií a vytvorenie zariadení staveniska a plôch na dočasné skladovanie materiálu. Pre prístup k mostným objektom a priepustom bude potrebné zriadiť poľné cesty.

Úpravy a využitie plôch zariadenia staveniska budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky zhotoviteľa stavby. Zariadenie staveniska je potrebné realizovať prednostne na pozemkoch ŽSR. Ako opatrenie na minimalizáciu zásahov do CHVÚ Poiplie navrhujeme umiestňovať plochy zariadení staveniska a dočasné depónie mimo územia CHVÚ Poiplie.

Obr. Chránené vtáčie územie Poiplie (modrá plocha)



Zmena navrhovanej činnosti bude prebiehať v pôvodnej osi existujúceho železničného telesa v úseku Fiľakovo - Holiša. Stavba bude realizovaná na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa a v koridore jestvujúcej osi železničnej trate bude umiestnený aj celý obvod staveniska.

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude súčasné železničné teleso nahradené novým železničným zvrškom, v niektorých úsekoch bude vybudovaný nový žel. spodok. Tlak bude preto vyvolaný najmä na vegetačný kryt v mieste situovania dotknutého traťového úseku a v jeho bezprostrednom susedstve.

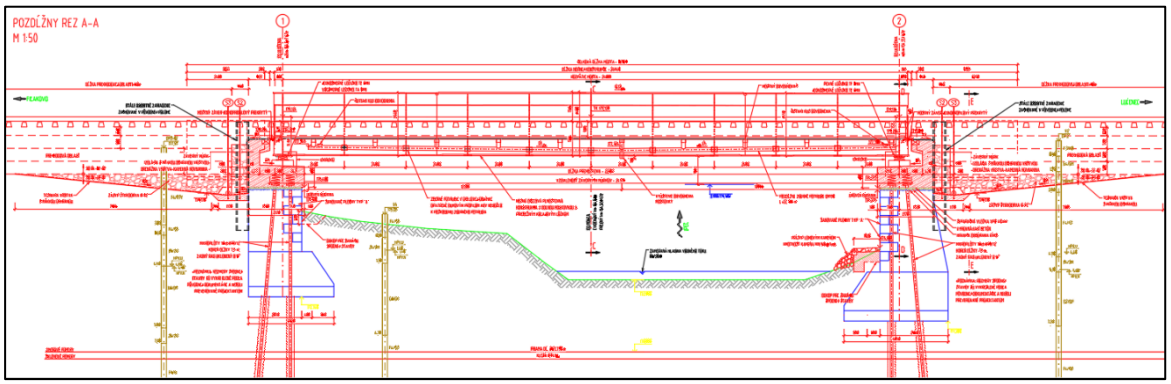
K záberom lesnej pôdy nedôjde. Výrub vzrastlých drevín sa nepredpokladá. V prípade, že sa preukáže potreba výrubu vzrastlých drevín, bude sa postupovať v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Žel. trať nie je v území novým prvkom. K negatívnemu vplyvu na CHVÚ Poiplie bude dochádzať počas výstavby – vplyv bude dočasného charakteru. Dočasne zabraté plochy budú po ukončení stavby vrátené do pôvodného stavu. Po ukončení rekonštrukcie bude vplyv prevádzkovanej žel. trate na CHVÚ Poiplie totožný so súčasným stavom. Vzhľadom na veľkosť územia a dočasný charakter stresových faktorov považujeme vplyv zmeny činnosti na územie Natura 2000 za málo významný. Nepredpokladáme vplyv na cieľové druhy ochrany.

Vplyv na ÚEV horný tok Ipľa

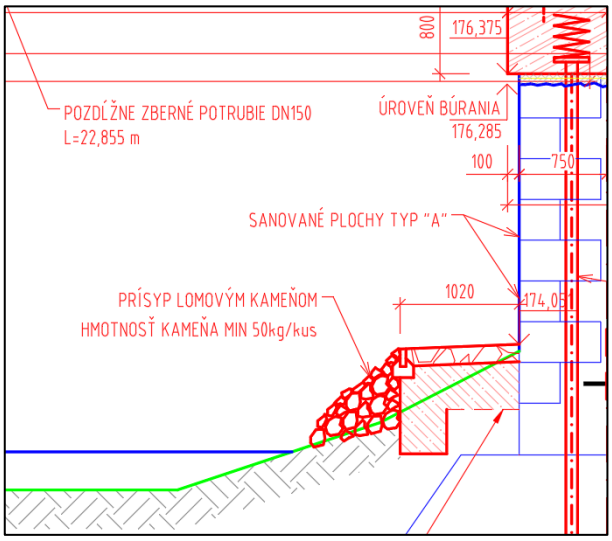
ÚEV Horný tok Ipľa sa v tomto úseku prekrýva s CHVÚ Poiplie. Vodný tok a poľná cesta vedľa toku sú premostené existujúcim železničným mostom. Zmena navrhovanej činnosti bude v tomto mieste predstavovať čiastočnú rekonštrukciu mosta ponad Ipeľ.

Obr. Priečny rez železničného mosta ponad Ipeľ



Jestvujúcu nosnú konštrukciu mosta tvorí oceľová plnostenná konštrukcia s prvkovou mostovkou z roku 1949, kedy bol most prestavený. Spodná stavba mosta je tvorená masívnymi gravitačnými betónovými oporami s rovnobežnými krídlami. Vzhľadom na to, že sa jedná o konštrukciu s prvkovou mostovkou (viď obrázok v prílohe), všetka zrážková voda, ktorá v súčasnosti spadne na nosnú konštrukciu pretečie cez otvorené koľajové lôžko pod most (na poľnú cestu a do rieky Ipeľ).

Návrh rekonštrukcie: V rámci komplexnej rekonštrukcie žel. spodku priľahlého úseku trate navrhujeme, vzhľadom na nadmiernu koróziu oceľových prvkov, odstrániť celú nosnú konštrukciu a nahradiť ju novou oceľovou plnostennou konštrukciou s dolnou mostovkou s priebežným koľajovým lôžkom (viď prehľadný výkres mosta v prílohe – nový stav). Zrážková voda bude zachytená nosnou konštrukciou (nebude voľne padať pod most). Mostný objekt bude zároveň spĺňať požiadavku na MPP 2,5. Nosná konštrukcia sa na spodnú stavbu uloží po odbúraní nevyhnutnej hornej časti opôr pomocou štvorice hrncových ložísk. Tie budú osadené na nových úložných prahoch, ktoré budú v osi uloženia opreté do únosného podložia pomocou mikropilót tak, aby prahy neležali na pôvodných oporách mosta. Pre vykonanie revíznych prehliadok je na vonkajšiu stranu steny hlavného nosníka umiestnené revízne držadlo vo výška 1,5 m nad dolnou pásincou hlavného nosníka po celej dĺžke nosnej konštrukcie. Pred oporami sa vybuduje revízna lavica šírky 1,0 m.



Návrh odvodnenia: Odvodnenie nosnej konštrukcie mosta bude zabezpečené priečnym strechovitým sklonom mostovky (3% na obe strany od osi mosta) a pozdĺžnym sklonom mosta 0,1%. Mostné odvodňovače (otvor v NK, do ktorej nateká voda) budú osadené, s výnimkou krajných polí, vždy v polovici rozpätia dvoch medziľahlých priečnikov. Z odvodňovačov potečie zrážková voda zberným potrubím DN150 v sklone 1% do stredu mosta, kde bude voda vyústená voľne pod most do vodného toku Ipeľ.

Počas bežnej prevádzky žel. trate a prejazdov koľajových vozidiel nedochádza k únikom znečisťujúcich látok z koľajových súprav. Moderné prevádzkované vagóny sú vybavené uzavretým podtlakovým hygienickým systémom, ktorý je zabezpečený proti úniku splaškových vôd do okolia. V minimálnej miere sú ešte využívané tiež staršie koľajové vozidlá vybavené gravitačným hygienickým systémom, sú taktiež uzatvorené, vyprázdňovanie nádob z vagónov je zabezpečované v strediskách technicko-hygienickej údržby na tzv. fekálnej koľaji. Akýkoľvek únik znečisťujúcich látok alebo prevádzkových kvapalín z koľajových súprav príp. z prevážaných substrátov má charakter havárie. Pre zamedzenie týchto situácií má ŽSR vypracované prevádzkové plány a poriadky resp. pre riešenie možných havarijných situácií má ŽSR spracované plány havarijných opatrení.

Vzhľadom na charakter rekonštrukcie (horná časť mosta), ktorá bude využívať existujúce opory, sa nepredpokladá negatívny dopad na predmet ochrany ÚEV Horný tok Ipľa.

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť, vplyvy na tieto územia neboli identifikované.

8. Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity

Predmetom prekladaného oznámenia o zmene je rekonštrukcia železničnej trate v úseku Fiľakovo - Holiša, ktorá je trasovaná prevažne mimo zastavaných území dotknutých obcí (s výnimkou mesta Fiľakovo). Navrhovaná zmena činnosti spočívajúca v oprave nevyhovujúceho stavu železničnej dopravnej cesty nebude mať priamy vplyv na aktivity miestneho obyvateľstva.

Počas výstavby

Najzávažnejším negatívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo bude dočasné obmedzenie železničnej (výluky na trati) a cestnej (uzavretie priecestí počas rekonštrukcie) dopravy.

Nakoľko sa jedná o jednokoľajnú trať, jej **rekonštrukcia** neumožňuje zachovanie prevádzky a **bude prebiehať za plnej výluky železničnej dopravy**.

Postup realizácie stavby je navrhnutý so zreteľom na predpokladanú technológiu výstavby jednotlivých objektov a s cieľom minimalizácie vplyvu výstavby na prevádzku železničnej dopravy, v prípade jednokoľajnej trate na minimalizáciu úplnej dlhodobej výluky trate.

Vzhľadom na technologickú náročnosť rekonštrukcie (3 mosty a 4 priepusty v medzistaničnom úseku, železničný zvršok a spodok) **je potrebné uvažovať s výlukou traťovej koľaje v medzistaničnom úseku v trvaní 6 mesiacov**. Základné podmienky organizácie výstavby sú navrhnuté so zreteľom na túto skutočnosť:

- realizácia všetkých stavebných objektov (SO) a prevádzkových súborov (PS) v rámci tejto stavby sa musí uskutočniť v rámci tohto časového úseku (5 mesačná výluka traťovej koľaje)
- je potrebné realizovať súčasne čo najväčší počet SO a PS
- vzhľadom na nemožnosť prejazdu medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša počas rekonštrukcie mostov v danom medzistaničnom úseku je potrebné, aby práce, vykonávané traťovými mechanizmami a pracovnými vlakmi (t.j. "na koľaji"), boli organizované a koordinované spolu s ostatnými SO, predovšetkým s SO žel. zvršku, spodku a káblovej chráničkovej trasy
- prípadná požiadavka zo strany zhotoviteľa na odstavovanie traťových mechanizmov a pracovných vlakov na koľajách v ŽST Fiľakovo a výhybni Holiša (alebo ŽST Lučenec), musí byť dostatočne vopred prerokovaná s Odborom 410 GR ŽSR a nesmie obmedzovať navrhnutú technológiu osobného dopravcu v týchto staniciach
- výstavba resp. úprava jednotlivých objektov a súborov s vplyvom na železničnú prevádzku prebehne podľa podmienok Odboru dopravy GR ŽSR
- konanie nepretržitých výluk traťovej koľaje je možné len s kladným stanoviskom Odboru dopravy GR ŽSR

Cestujúci v úseku Fiľakovo - Holiša budú musieť byť v čase realizácie stavby (6 mesiacov) prepravený autobusovou dopravou. Konkrétnu technológiu obsluhy územia počas výluk traťovej koľaje (prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Lučenec a prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Fiľakovo št. hr., a pod.) si navrhne dopravca podľa svojich technologických možností.

Rekonštrukcia každého priecestia bude v trvaní 7-10 dní, počas ktorých bude dané priecestie uzavreté. Pre priecestia pri zast. Fiľakovo, Prša a Holiša budú navrhnuté obchádzkové trasy.

Definitívny návrh obchádzkových ciest je v kompetencii zhotoviteľa a kompetentných orgánov.

Priecestie žkm 147,108 pri zast. Fiľakovo
Počas uzatvorenia priecestia na ceste II/571 v meste Fiľakovo bude prístup do mesta zabezpečený obchádzkovou trasou. Navrhovaná obchádzková trasa je vedená po Šavoľskej ceste, ceste II/2670 až po napojenie na cestu I/71 cez obec Šavoľ, Buzitka a Prša.
V prípade potreby bude možné využiť aj lokálnu obchádzku cez komunikácie nižšej kvality (cez ul. Tehelná), ktorá však nie je vhodná pre nákladnú dopravu.

Priecestie žkm 151,295 pri zast. Prša
Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2669 bude prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou po existujúcich miestnych komunikáciách a po ceste III/2670 a II/571 cez Fiľakovo, Šávoľ a obec Buzitka

Priecestie žkm 154,992 pri zast. Holiša
Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2668 pred obcou Holiša, bude značený prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou navrhnutou cez obce Nitra nad Ipľom, Boľkovce, Boľkovská osada a je vedená po ceste III/ 2668 a cesta III/2655, ktorá sa pred Lučencom napojí na cestu I/71.

Osobné automobily môžu tiež počas doby uzavretia priecestia využívať podjazd pod železničnou traťou, ktorý sa nachádza vedľa existujúceho priecestia.

Výstavba spôsobí dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, stavebné a zemné práce a nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén).

Znížená kvalita ovzdušia bude najmä na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Pôjde o vplyv dočasný, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas realizácie bude zvýšená hlučnosť a prašnosť len v miestach výkonu stavebných prác a v ich bezprostrednej blízkosti. Jej zdrojom budú mechanizmy realizujúce búracie, demontážne, zemné a stavebné práce a prejazdy koľajových vozidiel a nákladných automobilov s nevyhnutným strojným a materiálnym vybavením. Uvedené negatívne vplyvy budú obmedzené len na trvanie stavebných prác.

Nepriamo bude počas výkonu stavebných prác obyvateľstvo ovplyvnené zvýšenou intenzitou dopravy na ceste I/71 a na miestnych komunikáciách.
Počas stavby predpokladáme zvýšený pohyb nákladných vozidiel realizujúcich dovoz a odvoz materiálu a pohyb stavebných mechanizmov na nasledujúcich komunikáciách:

- Mesto Fiľakovo – komunikácie v správe mesta: Továrenská ul., Tehelná ul., Petöfiho, Záhradnícka, Jána Bottu, Jána Kalinčiaka, Daxnerova
- cesty v správe vyššieho územného celku II/571 (mesto Fiľakovo - Mlynská ul.), III/2668 (obec Holiša), III/2669 (obec Prša, Buzitka), III/2670 (mesto Fiľakovo - ul. Šavoľská cesta)
- cesty v správe Slovenskej správy ciest I/71.

Využitie obecných komunikácií pre staveniskovú dopravu bude prerokované s príslušnou

samosprávou počas povoľovacieho konania.

Prejazdy nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov budú zdrojom hluku a emisií znečisťujúcich látok, najmä prachových častíc a výfukových plynov. Negatívne môže zvýšený pohyb staveniskovej dopravy ovplyvniť obyvateľov všetkých dotknutých obcí, nakoľko zo všetkých je možný prístup z cesty I/71 k dotknutému traťovému úseku. Uvedené negatívne vplyvy môžu byť minimalizované dobrou organizáciou práce a vhodne zvolenými opatreniami ako napr. prekrývaním prašných materiálov počas prepravy, čistením vozidiel a strojov pred vjazdom na verejné komunikácie a pod.

Počas prevádzky

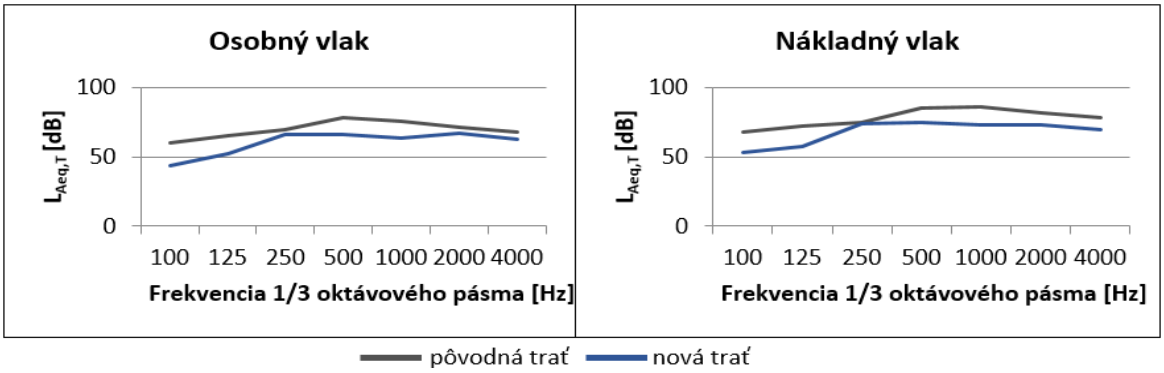
Najvýznamnejším pozitívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti je predpoklad zníženia hlukovej záťaže obyvateľstva v priľahlých obytných územiach a zvýšenie kvality cestovania vlakovou dopravou.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení. Dôsledkom rekonštrukcie **dôjde k zníženiu hlučnosti** súčasnej prevádzky priamo pri zdroji:

- výmenou súčasného železničného zvršku s tuhým upevnením koľajníc na betónových a drevených podvaloch za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch,
- zvarením koľaje do tzv. bezstykovej koľaje (dlhé koľajnicové pásy),
- vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalu 0,35 m,
- inštaláciou celogumových konštrukcií do priestoru železničných priecestí, ktoré tlmia dynamické účinky prejazdov vozidiel.

Železničný zvršok zrekonštruovanej žel. trate sa svojimi parametrami neodlišuje od parametrov modernizovanej železnicnej trate, preto sme na porovnanie predpokladaného zlepšenia akustických pomerov vybrali zrealizované merania na modernizovanom úseku žel. trate.

Obr. Spektrálna analýza emitovaného hluku, prejazd osobného a nákladného vlaku na pôvodnej trati a na modernizovanej trati, podmienky merania podľa STN EN 3095 (PSKD, 2014)



Podľa štúdie Hluk a vibrácie železničného systému, opatrenia na zníženie hlukovej záťaže (PSKD, 2014) boli v blízkosti ŽST Krásno nad Kysucou, kde končí už zrealizovaný modernizovaný úsek, uskutočnené meranie akustickej situácie na modernizovanom úseku aj na pôvodnej žel. trati. Z nameraných hodnôt v jednotlivých oktávových pásmach spektrálnych analýz vyplýva, že podstatné zníženie emitovaného hluku sa dosahuje pri

všetkých vlakoch v pásmach 100 Hz a 125 Hz a v pásmach 500 Hz a 1000 Hz (obrázok nižšie). Zníženie úrovne hluku v pásmach 500 Hz a 1000 Hz je významné pre zníženie celkovej úrovne hluku pri meraní filtrom A.

Porovnané boli akustické situácie pri prejazde vlaku po staršom type žel. zvršku vybavenom tuhým podkladnicovým upevnením koľajníc oproti novopostavenému zvršku s pružným upevnením koľajníc. Namerané hodnoty boli na elektrickej trakcii. **Z uvedených výsledkov vyplýva zníženie úrovne zvukovej expozície modernizáciou o cca 6 - 7 dB**.

Prevádzkou zrekonštruovaného úseku železničnej trate nedôjde k nárastu emisií znečisťujúcich látok v porovnaní so súčasným stavom. Navrhovaná zmena činnosti nespôsobí zmeny v intenzitách dopravy, dôjde len ku skvalitneniu dopravnej cesty.

Vo všeobecnosti je podiel železničnej dopravy na celkovom znečistení ovzdušia v dotknutom území vzhľadom na elektrifikáciu trate minimálny. Zdrojom zvýšenej prašnosti v blízkosti trate sú samotné prejazdy vlakových súprav, dosah vplyvu je cca 50 – 70 m.

Súčasťou stavby nebude žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z.

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne zdravotné riziká.

Navrhovaná zmena činnosti nezasiahne žiadne evidované kultúrne a historické pamiatky vyhlásené podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, vplyv na kultúrne pamiatky nebol identifikovaný.

V priestore stavby nie je známe žiadne archeologické alebo paleontologické nálezisko, resp. žiadna geologicky významná lokalita. V prípade archeologického nálezu pri vykonávaní stavebnej činnosti v území nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác podľa § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona a v súlade s § 127 stavebného zákona oznámi nález Pamiatkovému úradu SR a vykoná nevyhnutné kroky na jeho ochranu až do rozhodnutia stavebného úradu po dohode s orgánom štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu alebo Archeologickým ústavom SAV.

Počas prevádzky zrekonštruovaného úseku trate nedôjde k zásadným zmenám súčasných vplyvov železničnej dopravy na miestne obyvateľstvo. Významné pozitívne vplyvy bude mať zmena navrhovanej činnosti na samotnú železničnú dopravu, keďže jej realizáciou dôjde k zvýšeniu traťovej rýchlosti v dotknutom úseku a skráteniu jazdných časov, zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti prepravy a v neposlednom rade k zníženiu nárokov trate na údržbu a opravy. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti možno považovať vplyvy na dopravu za najvýznamnejšie.

Rekonštrukciou zastávok dôjde k vybudovaniu nových nástupísk, ktoré budú vyhovovať súčasným nárokom bezpečnosti a umožnia pohodlný nástup a výstup cestujúcich vrátane osôb so zníženou pohyblivosťou. Doplnenie prístreškov (okrem zast. Fiľakovo), nového osvetlenia zvýšia komfort a kultúru cestovania.

Zabudovaním nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc skrutkového typu na železobetónových podvaloch, zvarením koľaje do bezstykovej koľaje, vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka 0,35 m a inštaláciou celogumových priecestných konštrukcií v miestach dotknutých železničných priecestí dôjde k určitému zníženiu hlučnosti traťovej prevádzky.

Pozitívnym vplyvom bude tiež obmena súčasných opotrebovaných a zastaraných prvkov železničnej infraštruktúry a ich nahradenie novými, modernými prvkami, čím dôjde k zlepšeniu vizuálneho vnímania technického diela a k zvýšeniu estetiky prostredia, predovšetkým v priestore zastávky Jatov, kde je najväčšia koncentrácia verejnosti.

Počas bežnej prevádzky nie sú očakávané nepriaznivé vplyvy zrekonštruovaného úseku dotknutej železničnej trate na životné prostredie. K nepriaznivému ovplyvneniu zložiek životného prostredia môže dôjsť v prípade úniku znečisťujúcich látok následkom nepredvídaných havarijných udalostí, ktoré bude snaha minimalizovať prijatými opatreniami a dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov.

Hluk

Najnegatívnejšie vnímaným dopadom železničnej dopravy na obyvateľstvo je hluk šírený počas prejazdov vlakových súprav.

Vzdialenosť železničnej trate od územia citlivého charakteru sa v jednotlivých obciach líši. Železničná trať križuje priamo intravilán obce len v prípade mesta Fiľakovo. Najviac zasiahnutým obytným územím je zástavba rodinných domov na Daxnerovej ulici. Železničná trať vedie v bezprostrednej v blízkosti záhrad patriacich k rodinným domom a ich vzdialenosť od trate je približne 50m. Podobná vzdialenosť žel. trate je aj od najbližšieho rodinného domu na ul. Mlynská.

V obci Prša vedie železničná trať okrajom intravilánu a vzdialenosť najbližšieho rodinného domu k zast. Prša je približne 50m. Obec Buzitka sa nachádza až za obcou Prša a nie je tak významne ovplyvňovaná šíriacim sa hlukom.

Obec Holiša je situovaná mimo žel. trať a najbližší rodinný dom sa nachádza vo vzdialenosti cca 530m, podobne obec Fiľakovské Kováče, kde je najbližší rodinný dom vzdialený od žel. trate 460m.

Hoci dochádza k priamemu zásahu do katastra obec Nitra nad Ipľom, jej obytné územie sa nachádza až vo vzdialenosti 1,8km od žel. trate.

9. Kumulatívne a synergické vplyvy

Vzhľadom na rozsiahlosť stavby (8 427m) rekonštruovaný úseku trate bol rozdelený na 4 ucelené časti stavby. Realizácia je možná po samotných ucelených častiach, ale aj ako jeden celok bez nutnosti delenia, keďže prevádzka na jednokoľajnej trati bude vylúčená.
Z dôvodu časových následností jednotlivých stavebných činností je realizácia rozdelená do 4 stavebných postupov, t.j. etapy 1 až 4.
Uvedená časová náročnosť jednotlivých fáz výstavby predstavuje stredný odborný odhad, konkrétna časová náročnosť jednotlivých činností bude záležať na zvolenej technológii zhotoviteľa.

Etapa 1

- odstránenie železničného zvršku + odstránenie konštrukcie priecestia v km 147,108
- vybudovanie priecestia v km 147,108 (s konštrukciou žel. spodku, zvršku a zab.zar.)
- realizácia spevnenej plochy a nástupiska na zast. Fiľakovo zastávka
- ochrana káblov MK ST
- realizácia žel. spodku a zvršku v ŽST Fiľakovo

- vybudovanie káblovej chráničkovej trasy od priecestia v km 147,108 po Fiľakovo – stará výpravná budova /adm. budova/
- začiatok realizácie objektu mosta v km 154,538

Etapa 2

- odstránenie železničného zvršku v UČS 02 (Fiľakovo – Výh. Prša, km 146,926-150,403)
- vybudovanie priecestia v km 149,050 (spolu s konštrukciou žel. spodku a zvršku)
- realizácia žel. spodku a zvršku v UČS 02
- vybudovanie káblovej chráničkovej trasy v UČS 02
- realizácia objektov mostov (km 147,426 a km 149,924) a priepustu v km 148,077

Etapa 3

- odstránenie železničného zvršku v UČS 03 (Výh. Prša, km 150,403 – 151,277)
- odstránenie konštrukcie priecestia v km 151,295
- ochrana káblov MK ST
- realizácia žel. spodku a zvršku v UČS 03 + priepust v km 150,792
- vybudovanie káblovej chráničkovej trasy v UČS 03
- vybudovanie priecestia v km 151,295 (s konštrukciou žel. spodku, zvršku a zab.zar.)
- realizácia nástupíšť vo výhybni Prša + prístupové chodníky
- realizácia osvetlenia a napájania vo výhybni Holiša + zab.zar

Etapa 4

- odstránenie železničného zvršku v UČS 04 (Výh. Prša–Výh. Holiša, 151,277–155,064)
- odstránenie konštrukcií priecestí v km 154,060 a 154,992
- ochrana káblov MK ST
- realizácia žel. spodku a zvršku v UČS 04
- realizácia objektu mosta v km 155,035 a priepustu v km 152,494
- ukončenie prác na moste cez Ipeľ v km 154,538
- vybudovanie káblovej chráničkovej trasy v UČS 04
- vybudovanie priecestí v km 154,060 a 154,992 (žel. spodok, zvršok a zab.zar.)
- realizácia nástupiska vo výhybni Holiša + prístupový chodník
- položenie novej optickej kabelizácie + zab.zar celom rekonštruovanom úseku;
- prepojenie opt. kabelizácie zo starého stavu na nový

Pri komplexnom zvážení potenciálnych vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté územie z pohľadu jeho prírodných, krajinných i socioekonomických zložiek, bola identifikovaná vzájomná kumulácia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti spočívajúca predovšetkým vo vzájomnom spolupôsobení vplyvov generovaných vykonávaním stavebných prác v aktuálnych miestach realizácie stavby a v celkovému príspevku ku skvalitneniu železničnej dopravy v území:

- Pôsobenie nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté životné prostredie je spojené s etapou výstavby. Výraznejšie budú pôsobiť najmä zvýšenie hlučnosti a prašnosti vykonávaním prác a zvýšenie intenzity cestnej dopravy na komunikáciách v trasách určených pre výstavbu. Uvedené vplyvy, ako dopady viacerých súčasne prebiehajúcich typov stavebných zásahov, budú kumulované v aktuálnych miestach výkonu stavebných prác. Predpokladané vplyvy generované

v tejto fáze budú však mať dočasný charakter, pôsobiť budú len počas realizácie rekonštrukčných prác.

- Skvalitnenie železničnej dopravy bude významným pozitívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti. Rekonštrukcia trate prinesie skvalitnenie dopravnej cesty, zrýchli železničnú dopravu, zvýši jej bezpečnosť a prispeje k jej zatraktívneniu. Vyššia technická vybavenosť železničnej trate zároveň zníži negatívne pôsobenie železničnej prevádzky na okolité prostredie a súčasne zníži nároky na jej údržbu.

Zmena navrhovanej činnosti nebude zdrojom významných negatívnych vplyvov s kumulatívnym pôsobením, ktoré by mali za následok podstatné zhoršenie stavu dotknutého životného prostredia alebo zdravia dotknutých obyvateľov.

Z hľadiska funkčnej súvislosti sú pre zmenu navrhovanej činnosť zaujímavé viaceré projekty pripravované navrhovateľom :

- ŽST Kriváň, Vypracovanie PD pre TS 22-0,42 kV
- Výh. Podrečany, zabezpečovacie zariadenie
- ŽSR, Elektrifikácia trate Zvolen-Fiľakovo

Prvé dve spomínané stavby nie sú v priamej priestorovej súvislosti s navrhovanou zmenou činnosti. Tieto stavby sa týkajú bodových zmien (nová transformovňa, nové zabezpečovacie zariadenie), ktoré svojím rozsahom nebudú vplývať a nezasiahnu do rozsahu uvažovanej zmeny navrhovanej činnosti.

Posledná uvedená stavba (elektrifikácia trate) sa týka predmetného úseku žel. trate. Projekt je zameraný na zníženie nepriaznivých dopadov železničnej dopravy na životné prostredie náhradou nezávislej (motorovej) trakcie za environmentálne prijateľnejšiu elektrickú trakciu. Prepojenie na rekonštrukcie železničnej infraštruktúry menšieho rozsahu prispeje k splneniu cieľov definovaných v strategických materiáloch.

Zmena navrhovanej činnosti - rekonštrukcia predmetnej žel. trate bude z dôvodu logickej postupnosti realizovaná ako prvá. Vplyvy spôsobené výstavbou uvedených projektov sa tak nebudú kumulovať v jednom čase, avšak v prípade ich okamžitej časovej následnosti spôsobia dlhšie pôsobenie stresových faktorov na obyvateľov.

Potenciálnu kumuláciu vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a uvedenej stavby možno zhrnúť nasledovne:

- predĺženie obdobia zvýšenej dopravnej záťaže na existujúcich cestných komunikáciách
- predĺženie obdobia zvýšenej prašnosti a hlučnosti počas realizácie prác
- dlhšie trvanie dopravných obmedzení (výluk) na žel. trati a pozemných komunikáciách
- Keďže súčasťou uvažovaných prác je odstránenie dnes nevyhovujúceho stavu železničnej trate, po realizácii oboch projektov môžeme hovoriť o významnom pozitívnom kumulatívnom vplyve na železničnú dopravu. Uskutočnením všetkých uvažovaných prác dôjde k zlepšeniu súčasného stavu železničnej trate, k skráteniu jazdných časov odstránením súčasných obmedzení a zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy v celkovo dlhšom traťovom úseku.
- Keďže oba z navrhovaných projektov spočívajú vo zvýšení technickej vybavenosti trate a v obnove prvkov železničnej infraštruktúry, ich realizáciou dôjde ku skvalitneniu stavu trate a k celkovému zvýšeniu estetiky prostredia.

- Oba uvažované projekty vyvolajú tiež určité zásahy do bioty riešeného územia predovšetkým v oblasti pozdĺž železničnej trate v miestach prístupových trás, zariadení stavenísk a v okolí železničného telesa.
- Obe dotknuté traťové úseky ležia v oblasti s chráneným vtáčím územím Poiplie. CHVÚ bolo vyhlásené na ochranu podmienok prežitia a rozmnožovania viacerých druhov vtákov a zabezpečenia priaznivého stavu biotopov týchto druhov. Pri realizácii elektrifikácie bude potrebné riešiť zábrany proti sadaniu vtákov.

Pri zvážení kumulácie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a ďalších relevantných, známych pripravovaných činností nie je predpoklad vzniku takých vplyvov, ktoré by pri vzájomnom pôsobení boli zdrojom významných trvalých negatívnych vplyvov na životné prostredie dotknutého územia alebo na miestne obyvateľstvo.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Názov zmeny navrhovanej činnosti

ŽST Fiľakovo – Výh. Holiša, rekonštrukcia žel. zvršku a žel. spodku

Základné údaje o navrhovateľovi

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

Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj	Okres	Obce	Katastrálne územia
Banskobystrický	Lučenec	Fiľakovo	Fiľakovo
		Prša	Prša
		Nitra nad Ipľom	Nitra nad Ipľom
		Holiša	Holiša

Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti

Stavba rieši rekonštrukciu jestvujúcej jednokoľajnej neelektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435mm v úseku medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša, ktorá je súčasťou trate Plešivec – Zvolen osobná stanica. Začína na koncovom styku jestvujúcej výhybky č. 37 v ŽST Fiľakovo a končí v km 155,064 – na výmenovom styku jestvujúcej výhybky č.1 vo výhybni Holiša. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je **8 427m**.

Z hľadiska zatriedenia sa jedná o stavbu dráhy, z hľadiska tvaru staveniska ide o líniovú stavbu.

Predmetná jednokoľajná neelektrifikovaná železničná trať medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša je v súčasnosti prevažne vedená na mierne vysokom násype železničného telesa v rovinatom teréne. Smerovo je trať vedená prevažne v priamych úsekoch, medzi ktoré sú vkladané oblúky pomerne malých dĺžok (s polomermi r_{min}=550m a r_{max}=3 600m). V súčasnosti je na trati prevádzková rýchlosť V=100km/h.

Pozdĺžny sklon jestvujúcej trate stúpa od ŽST Fiľakovo v rozmedzí od 0,66‰ do 4,09‰. Od okolitého terénu (prevažne poľnohospodársky obrábaná pôda) je železničné teleso oddelené nespevnenými priekopami, miestami odvodňovacie zariadenie úplne absentuje.

V riešenom traťovom úseku sa nachádza 5 železničných priecestí. Tri priecestia križujú žel. trať v mieste zastávok, 2 priecestia sú na poľnej nespevnenej ceste.

Jestvujúce priecestné konštrukcie v km 147,108 (na zast. Fiľakovo), km 151,295 (zast. Prša) a km 154,992 (Holiša) sa odstránia a nahradia novými celogumovými priecestnými konštrukciami.

Priecestia v km 149,050 a v km 154,060 na poľných cestách budú zo železobetónových panelov. Odvodnenie priecestí je riešené pomocou trativodu. Konštrukcia priecestia pozostáva z vnútorných a vonkajších celogumových/železobetónových panelov uložených priamo na betónových podvaloch. Prechod medzi priecestnou konštrukciou a vozovkou je riešený pomocou záverných múrikov tvaru „T“ uložených na betónovom základe. Križujúce pozemné komunikácie budú upravené v nevyhnutnom rozsahu.

Na riešenej železničnej trati sa nachádzajú 3 zastávky (Fiľakovo, Prša, Holiša). Všetky pôvodné nástupiská (Fiľakovo, Prša, Holiša) budú odstránené a budú vybudované nové. Na zastávkach bude vybudované nové osvetlenie.

Železničnú trať v rekonštruovanom úseku úrovňovo križuje 5 miestnych komunikácií železničnými priecestiami. Okrem toho sa na úseku nachádzajú 4 železničné mosty a 3 priepusty a 3 výhybkové konštrukcie.

V rámci stavby je uvažované s asanáciou objektu Holiša – výpravná budova (stanovisko závorára) ako aj s prístavbou tejto výpravnej budovy (v súčasnosti sklad).

V prípade priecestia v km 154,060 a 154,992 dôjde k výmene zabezpečovacieho zariadenia. Zabezpečovacie zariadenie na ostatných priecestiach bude ponechané, v prípade priecestia v km 151,295 budú z dôvodu doplneného chodníka na priecestí doplnené dva výstražníky.

V rámci rekonštrukcie železničného zvršku a spodku dôjde k úpravám koľajového spodku, zvršku a k stavebným prácam súvisiacich s výstavbou komunikácií a železničných mostov.

V miestach uvedenej výstavby je nutné riešiť ochránenia a preložky jestvujúcich oznamovacích káblov v správe ŽSR tak, aby nebránili výstavbe a bolo zabezpečené prepojenie počas výstavby.

Požiadavky zmeny navrhovanej činnosti na vstupy

Potrebné vstupy sa týkajú predovšetkým etapy výstavby navrhovanej zmeny činnosti. Po uvedení zrekonštruovanej železničnej trate do prevádzky sa nároky na zabezpečovanie jej bežných opráv a údržby oproti súčasnému stavu v zásade nezmenia.

Rekonštrukcia trate bude prebiehať v koridore existujúceho železničného telesa. Nevyhnutný bude záber poľnohospodárskej pôdy, k záberom lesnej pôdy nedôjde.

Dočasný záber pôdy bude potrebný napr. pre vybudovanie dočasných komunikácií a vytvorenie zariadení staveniska a plôch na dočasné skladovanie materiálu. Pre prístup k mostným objektom a priepustom bude potrebné zriadiť poľné cesty. Z dôvodu dlhodobých prác v medzistaničnom úseku Fiľakovo – Holiša bude prístup po trati obmedzený v priebehu prác na žel. zvršku a spodku – bude možný len z krajných staníc, bez možnosti prejazdu celého úseku.

Ako prístupové trasy k priestorom zariadenia staveniska a do obvodu stavby bude zhotoviteľ stavby môcť využívať cestnú sieť v okolí miesta stavby, ako aj železničnú trať. Pre prístup k mostným objektom a priepustom bude potrebné zriadiť poľné cesty. Z dôvodu dlhodobých prác v medzistaničnom úseku Fiľakovo – Holiša bude prístup po trati obmedzený v priebehu prác na žel. zvršku a spodku – bude možný len z krajných staníc, bez možnosti prejazdu celého úseku.

Úpravy a využitie plôch zariadenia staveniska budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky zhotoviteľa stavby.

Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada demontáž železničného zvršku, na železničných zastávkach dôjde k odstráneniu nástupísk.

Výstavba navrhovanej činnosti si vyžiada vodu na úžitkové a technologické účely v rámci zariadení stavenísk a na pitnú vodu pre prítomných zamestnancov stavby. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené zhotoviteľom stavby.

Stavebná činnosť si vyžiada stavebné suroviny zodpovedajúce charakteru stavby, predovšetkým násypové kamenivo, zeminu do násypov, piesok, oceľ, betónové zmesi, betónové podvaly, koľajnice, železobetónové konštrukcie, inštalačný materiál, káble a i. Nároky stavby na surovinové zdroje budú znížené snahou opätovného využitia niektorých vyzískaných surovín a materiálov.

Trať je a bude aj po rekonštrukcii neelektrifikovaná.

Nároky na elektrickú energiu počas výkonu stavebných prác budú závisieť od využívaných technológií, ktoré budú určené vybraným zhotoviteľom stavby. Ak to bude z hľadiska kapacity možné, elektrická energia bude dodávaná prostredníctvom napojenia na jestvujúce rozvody alebo zriadením osobitných staveniskových prípojok z vhodných verejných zdrojov. Po prípade môžu byť využité aj mobilné agregáty. Potrebné odbery elektrickej energie, spôsob napojenia a maximálny povolený príkon budú pred realizáciou stavby prerokované so správcami, resp. majiteľmi odberných miest.

Súčasťou rekonštrukcie železničnej trate je tiež rekonštrukcia dotknutých priecestí, priecestia budú zrekonštruované v ich pôvodných polohách.

Údaje o výstupoch zmeny navrhovanej činnosti

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti vyvolá dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho bezprostrednom okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, zemné a stavebné práce, zemníky a recyklačné základne a tiež nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Súčasťou stavby nie je žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia.

Stavebné práce budú zdrojom technologických odpadových vôd a odpadových vôd z povrchového odtoku. V rámci rekonštrukcie trate bude vybudovaný nový systém odvodnenia železničného telesa formou trativodov a pozdĺžnych priekop so zaústením vôd na priľahlý terén. Na zastávkach bude zabezpečené odvodnenie nových nástupísk a výstavba nových prístreškov pre cestujúcich (okrem zast. Fiľakovo). Odvádzanie vôd z povrchového odtoku jestvujúcich mostov a priecestí sa v zásade nebude meniť, pri mostoch bude doplnené rubové odvodnenie.

Realizáciou stavby sa predpokladá vznik viacerých druhov odpadov tvorených prevažne prebytočným materiálom z búracích, demontážnych a zemných prác. Predpokladá sa predovšetkým produkcia nasledovných druhov odpadov: zemina a kamenivo, štrk zo železničného zvršku, betón, tehly, zmiešaný odpad, bituménové zmesi (asfalt), železo a oceľ, zmiešané kovy, káble, vyradené zariadenia, plasty a pod. Vzniknuté odpady budú sústredené na stavebných dvoroch v obvode staveniska, po vytriedení budú odovzdané osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch. Miesto odvozu stavebného odpadu a vyťaženého materiálu bude spresnené vybraným dodávateľom stavby pred

zahájením stavebnej činnosti. Vybraný stavebný odpad môže byť prípadne recyklovaný priamo na stavbe s využitím mobilného drviča.

Počas výstavby budú zdrojom hluku v území najmä využívané stavebné mechanizmy, činnosti sprevádzajúce stavebné postupy a súvisiaca staveniskovú doprava. Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení, dôsledkom rekonštrukcie dôjde k zníženiu hlučnosti súčasnej prevádzky priamo pri zdroji výmenou železničného zvršku za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, zvarením koľaje do bezstykovej, vybudovaním nového žel. spodku s hrúbky min. 0,35 m a inštaláciou celogumovej konštrukcie na dotknutých priecestiach. Dotknutý úsek železničnej trate neprechádza priamo cez zastavané územia dotknutých obcí, miestne obyvateľstvo nebude výrazne exponované hlukom generovaným stavebnými prácami alebo železničnou prevádzkou.

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

Vplyvy počas výstavby

Vplyvy na geomorfologické pomery neboli identifikované. Pozitívne bude odstránenie súčasného štrkového lôžka, ktoré môže byť znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením. Realizáciou rekonštrukcie trate dôjde len k zásahom do povrchových vrstiev horninového prostredia.

V období vykonávania rekonštrukčných prác dôjde prechodne k lokálnemu znečisteniu ovzdušia zvýšenou prašnosťou v dôsledku vykonávania zemných a búracích prác a produkcie výfukových plynov zo staveniskovej dopravy a využívania motorových stavebných mechanizmov. Rovnako prechodne bude zvýšená hlučnosť v dotknutom území. Pôjde o negatívny vplyv s malou významnosťou vzhľadom na dočasnosť jeho trvania a vzdialenosť najbližších trvalo obývaných objektov.

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude tlak vyvolaný najmä na vegetačný kryt v mieste situovania dotknutého traťového úseku a v jeho bezprostrednom susedstve. Za najvýznamnejší nepriaznivý vplyvy na flóru dotknutého územia možno označiť priamu likvidáciu súčasnej vegetácie. Pozitívnym vplyvom bude súčasné odstránenie nepôvodných inváznych druhov rastlín hojne prítomných pozdĺž telesa trate.

Keďže činnosť spočíva v rekonštrukcii existujúceho železničného telesa, významné vplyvy na krajinnú štruktúru neboli identifikované..

Hodnotená stavba je situovaná v území, na ktorom platí 1. (všeobecný) stupeň ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona č. 543/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (s výnimkou územia ÚEV Horný tok Ipľa, kde platí 2. stupeň ochrany).

Zmena navrhovanej činnosti priamo nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia.

Žel. trať prechádza cez územia patriace do sústavy chránených území členských krajín Európskej únie Natura 2000:

- chráneným vtáčím územím SKCHVU021 Poiplie
- územím európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

Žel. trať nie je v území novým prvkom. K negatívnemu vplyvu na CHVÚ Poiplie bude dochádzať počas výstavby – vplyv bude dočasného charakteru. Dočasne zabraté plochy budú

po ukončení stavby vrátené do pôvodného stavu. Po ukončení rekonštrukcie bude vplyv prevádzkovanej žel. trate na CHVÚ Poiplie totožný so súčasným stavom. Vzhľadom na veľkosť územia a dočasný charakter stresových faktorov považujeme vplyv zmeny činnosti na územie Natura 2000 za málo významný. Nepredpokladáme vplyv na cieľové druhy ochrany.

Vzhľadom na charakter rekonštrukcie (horná časť mosta), ktorá bude využívať existujúce opory, sa nepredpokladá negatívny dopad na predmet ochrany ÚEV Horný tok Ipľa.

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť, vplyvy na tieto územia neboli identifikované.

Rizikom počas výkonu stavebných prác je kontaminácia životného prostredia (predovšetkým pôdy a vody) v prípade úniku znečisťujúcich látok z obslužných zariadení a stavebných mechanizmov. Toto riziko bude minimalizované dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov a technologických postupov na stavbe, prijatými opatreniami a dodržaním pracovnej disciplíny.

Najzávažnejším negatívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo bude dočasné obmedzenie železničnej (výluky na trati) a cestnej (uzavretie priecestí počas rekonštrukcie) dopravy.

Nakoľko sa jedná o jednokoľajnú trať, jej **rekonštrukcia** neumožňuje zachovanie prevádzky a **bude prebiehať za plnej výluky železničnej dopravy**.

Postup realizácie stavby je navrhnutý so zreteľom na predpokladanú technológiu výstavby jednotlivých objektov a s cieľom minimalizácie vplyvu výstavby na prevádzku železničnej dopravy, v prípade jednokoľajnej trate na minimalizáciu úplnej dlhodobej výluky trate.

Vzhľadom na technologickú náročnosť rekonštrukcie (3 mosty a 4 priepusty v medzistaničnom úseku, železničný zvršok a spodok) **je potrebné uvažovať s výlukou traťovej koľaje v medzistaničnom úseku v trvaní 6 mesiacov**.

Cestujúci v úseku Fiľakovo - Holiša budú musieť byť v čase realizácie stavby (6 mesiacov) prepravený autobusovou dopravou. Konkrétnu technológiu obsluhy územia počas výluk traťovej koľaje (prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Lučenec a prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Fiľakovo št. hr., a pod.) si navrhne dopravca podľa svojich technologických možností.

Rekonštrukcia každého priecestia bude v trvaní 7-10 dní, počas ktorých bude dané priecestie uzavreté. Pre priecestia pri zast. Fiľakovo, Prša a Holiša budú navrhnuté obchádzkové trasy. Definitívny návrh obchádzkových ciest je v kompetencii zhotoviteľa a kompetentných orgánov.

Priecestie žkm 147,108 pri zast. Fiľakovo
Počas uzatvorenia priecestia na ceste II/571 v meste Fiľakovo bude prístup do mesta zabezpečený obchádzkovou trasou. Navrhovaná obchádzková trasa je vedená po Šavoľskej ceste, ceste II/2670 až po napojenie na cestu I/71 cez obec Šavoľ, Buzitka a Prša.
V prípade potreby bude možné využiť aj lokálnu obchádzku cez komunikácie nižšej kvality (cez ul. Tehelná), ktorá však nie je vhodná pre nákladnú dopravu.

Priecestie žkm 151,295 pri zast. Prša
Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2669 bude prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou po existujúcich miestnych komunikáciách a po ceste III/2670 a II/571 cez Fiľakovo, Šávoľ a obec Buzitka

Priecestie žkm 154,992 pri zast. Holiša

Počas uzatvorenia priecestia na ceste III/2668 pred obcou Holiša, bude značený prístup do obce zabezpečený navrhovanou obchádzkovou trasou navrhnutou cez obce Nitra nad Ipľom, Boľkovce, Boľkovská osada a je vedená po ceste III/ 2668 a cesta III/2655, ktorá sa pred Lučencom napojí na cestu I/71.

Osobné automobily môžu tiež počas doby uzavretia priecestia využívať podjazd pod železničnou traťou, ktorý sa nachádza vedľa existujúceho priecestia.

Výstavba spôsobí dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho okolí. Hlavným zdrojom znečistenia ovzdušia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, stavebné a zemné práce a nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén).

Znížená kvalita ovzdušia bude najmä na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Pôjde o vplyv dočasný, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Počas realizácie bude zvýšená hlučnosť a prašnosť len v miestach výkonu stavebných prác a v ich bezprostrednej blízkosti. Jej zdrojom budú mechanizmy realizujúce búracie, demontážne, zemné a stavebné práce a prejazdy koľajových vozidiel a nákladných automobilov s nevyhnutným strojným a materiálnym vybavením. Uvedené negatívne vplyvy budú obmedzené len na trvanie stavebných prác.

Nepriamo bude počas výkonu stavebných prác obyvateľstvo ovplyvnené zvýšenou intenzitou dopravy na ceste I/71 a na miestnych komunikáciách. Prejazdy nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov budú zdrojom hluku a emisií znečisťujúcich látok, najmä prachových častíc a výfukových plynov. Negatívne môže zvýšený pohyb staveniskovej dopravy ovplyvniť obyvateľov všetkých dotknutých obcí, nakoľko zo všetkých je možný prístup z cesty I/71 k dotknutému traťovému úseku. Uvedené negatívne vplyvy môžu byť minimalizované dobrou organizáciou práce a vhodne zvolenými opatreniami ako napr. prekrývaním prašných materiálov počas prepravy, čistením vozidiel a strojov pred vjazdom na verejné komunikácie a pod.

Počas prevádzky

Najvýznamnejším pozitívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti je predpoklad zníženia hlukovej záťaže obyvateľstva v priľahlých obytných územiach a zvýšenie kvality cestovania vlakovou dopravou.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení. Dôsledkom rekonštrukcie **dôjde k zníženiu hlučnosti** súčasnej prevádzky priamo pri zdroji:

- výmenou súčasného železničného zvršku s tuhým upevnením koľajníc na betónových a drevených podvaloch za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch,
- zvarením koľaje do tzv. bezstykovej koľaje (dlhé koľajnicové pásy),
- vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalu 0,35 m,
- inštaláciou celogumových konštrukcií do priestoru železničných priecestí, ktoré tlmia dynamické účinky prejazdov vozidiel.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa súčasné vplyvy železničnej prevádzky na dotknuté územie a obyvateľstvo v zásade nezmenia.

Prevádzkou zrekonštruovaného úseku železničnej trate nedôjde k nárastu emisií znečisťujúcich látok v porovnaní so súčasným stavom. Navrhovaná zmena činnosti nespôsobí zmeny v intenzitách dopravy, dôjde len ku skvalitneniu dopravnej cesty.

Súčasťou stavby nebude žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z.

Zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne zdravotné riziká.

Navrhovaná zmena činnosti nezasiahne žiadne evidované kultúrne a historické pamiatky vyhlásené podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, vplyv na kultúrne pamiatky nebol identifikovaný.

V priestore stavby nie je známe žiadne archeologické alebo paleontologické nálezisko, resp. žiadna geologicky významná lokalita. V prípade archeologického nálezu pri vykonávaní stavebnej činnosti v území nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác podľa § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona a v súlade s § 127 stavebného zákona oznámi nález Pamiatkovému úradu SR a vykoná nevyhnutné kroky na jeho ochranu až do rozhodnutia stavebného úradu po dohode s orgánom štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu alebo Archeologickým ústavom SAV.

Zrekonštruovaná železničná trať nebude počas svojej prevádzky generovať žiadne priame vplyvy na horninové prostredie alebo na pôdy. Železničná trať nebude zdrojom priamych negatívnych vplyvov na vody dotknutého územia vrátane premosťovaných vodných tokov, naopak, vybudovaním komplexného systému odvádzania odpadových vôd. bude znížené riziko kontaminácie okolitého prostredia. Samotné prejazdy vlakových súprav budú aj naďalej zdrojom neúmyselného šírenia inváznych a expanzívnych druhov rastlín, zdrojom prašnosti s dosahom do cca max. 70 m od telesa trate a zvýšených hlukových emisií. Nakoľko však dotknutý traťový úsek neprechádza zastavaným územím dotknutých obcí a žiadny trvalo obývaný objekt sa nenachádza ani v jeho blízkosti, pôjde naďalej o nevýznamné vplyvy.

Dôsledkom zrealizovanej stavby dôjde k zníženiu hlučnosti súčasnej prevádzky priamo pri zdroji výmenou súčasného železničného zvršku s tuhým upevnením koľajníc na betónových a drevených podvaloch za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc skrutkového typu na železobetónových podvaloch, zvarením koľaje do tzv. bezstykovej koľaje, vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka 0,35 m a zriadením gumových priecestných konštrukcií tlmiacich prejazdy.

Počas prevádzky zrekonštruovaného úseku trate nedôjde k zásadným zmenám súčasných vplyvov železničnej dopravy na miestne obyvateľstvo. Významné pozitívne vplyvy bude mať zmena navrhovanej činnosti na samotnú železničnú dopravu, keďže jej realizáciou dôjde k zvýšeniu traťovej rýchlosti v dotknutom úseku a skráteniu jazdných časov, zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti prepravy a v neposlednom rade k zníženiu nárokov trate na údržbu a opravy. Vzhľadom na charakter zmeny navrhovanej činnosti možno považovať vplyvy na dopravu za najvýznamnejšie.

Rekonštrukciou zastávok dôjde k vybudovaniu nových nástupísk, ktoré budú vyhovovať súčasným nárokom bezpečnosti a umožnia pohodlný nástup a výstup cestujúcich vrátane

osôb so zníženou pohyblivosťou. Doplnenie prístreškov (okrem zast. Fiľakovo), nového osvetlenia zvýšia komfort a kultúru cestovania.

Zabudovaním nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc skrutkového typu na železobetónových podvaloch, zvarením koľaje do bezstykovej koľaje, vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka 0,35 m a inštaláciou celogumových priecestných konštrukcií v miestach dotknutých železničných priecestí dôjde k určitému zníženiu hlučnosti traťovej prevádzky.

Pozitívnym vplyvom bude tiež obmena súčasných opotrebovaných a zastaraných prvkov železničnej infraštruktúry a ich nahradenie novými, modernými prvkami, čím dôjde k zlepšeniu vizuálneho vnímania technického diela a k zvýšeniu estetiky prostredia, predovšetkým v priestore zastávky Jatov, kde je najväčšia koncentrácia verejnosti.

Počas bežnej prevádzky nie sú očakávané nepriaznivé vplyvy zrekonštruovaného úseku dotknutej železničnej trate na životné prostredie. K nepriaznivému ovplyvneniu zložiek životného prostredia môže dôjsť v prípade úniku znečisťujúcich látok následkom nepredvídaných havarijných udalostí, ktoré bude snaha minimalizovať prijatými opatreniami a dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov.

Stavba svojím rozsahom, charakterom a umiestnením nebude zdrojom významných negatívnych vplyvov na dotknuté životné prostredie vrátane obyvateľstva.

Zmena navrhovanej činnosti je vo funkčnej súvislosti s projektom elektrifikácia úseku Zvolen – Fiľakovo. Vykonaným hodnotením boli identifikované pozitívne kumulatívne vplyvy na železničnú dopravu na predmetnej železničnej trati, nakoľko oba projekty majú za cieľ odstrániť súčasný nevyhovujúci stav niektorých prvkov železničnej infraštruktúry, zlepšiť stav a technickú vybavenosť trate, zvýšiť traťovú rýchlosť a plynulosť železničnej prepravy, zvýšiť jej bezpečnosť a tiež zvýšiť komfort cestujúcej verejnosti.

Počas bežnej prevádzky nie sú očakávané nepriaznivé vplyvy zrekonštruovaného úseku dotknutej železničnej trate na životné prostredie. K nepriaznivému ovplyvneniu zložiek životného prostredia môže dôjsť v prípade úniku znečisťujúcich látok následkom nepredvídaných havarijných udalostí, ktoré bude snaha minimalizovať prijatými opatreniami a dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov.

Záver

Negatívne vplyvy navrhovanej zmeny činnosti sú spojené predovšetkým s etapou stavebných prác. V tomto období sa v dotknutom území budú prejavovať predovšetkým zvýšená prašnosť, zvýšené emisie hluku a vibrácií, nevyhnutná traťová výluka dotknutého traťového úseku, nárast dopravy na priľahlých cestných komunikáciách, a pod. Pôjde však o vplyvy dočasného charakteru, obmedzené na fázu realizácie stavebných prác.

Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného chráneného územia. Stavba zasahuje do chránených území európskej siete Natura 2000: do chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie a do územia európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

Žel. trať nie je v území novým prvkom. K negatívnemu vplyvu na CHVÚ Poiplie bude dochádzať počas výstavby – vplyv bude dočasného charakteru. Dočasne zabraté plochy budú po ukončení stavby vrátené do pôvodného stavu. Po ukončení rekonštrukcie bude vplyv prevádzkovanej žel. trate na CHVÚ Poiplie totožný so súčasným stavom. Vzhľadom na veľkosť územia a dočasný charakter stresových faktorov považujeme vplyv zmeny činnosti na územie Natura 2000 za málo významný. Nepredpokladáme vplyv na cieľové druhy ochrany.

Vzhľadom na charakter rekonštrukcie (horná časť mosta), ktorá bude využívať existujúce opory, sa nepredpokladá negatívny dopad na predmet ochrany ÚEV Horný tok Ipľa.

Vzhľadom na charakter prác a ich navrhovaný rozsah možno ostatné predpokladané vplyvy na životné prostredie zmeny navrhovanej činnosti hodnotiť ako málo významné. Pokiaľ budú dodržané technologické postupy na stavbe, platné bezpečnostné predpisy a normy a aktuálne predpisy o ochrane zložiek životného prostredia, realizácia zmeny navrhovanej činnosti nebude generovať také vplyvy, ktoré by významne nepriaznivo ovplyvnili dotknuté životné prostredie.

Najvýznamnejším pozitívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti je predpoklad zníženia hlukovej záťaže obyvateľstva v priľahlých obytných územiach a zvýšenie kvality cestovania vlakovou dopravou.

Počas prevádzky zrekonštruovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom v zásade nezmení. Dôsledkom rekonštrukcie **dôjde k zníženiu hlučnosti** súčasnej prevádzky priamo pri zdroji:

- výmenou súčasného železničného zvršku s tuhým upevnením koľajníc na betónových a drevených podvaloch za zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch,
- zvarením koľaje do tzv. bezstykovej koľaje (dlhé koľajnicové pásy),
- vybudovaním železničného spodku zo štrkodrvy s hrúbkou koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalu 0,35 m,
- inštaláciou celogumových konštrukcií do priestoru železničných priecestí, ktoré tlmia dynamické účinky prejazdov vozidiel.

Rekonštrukciou žel. trate dôjde k zlepšeniu kvality dotknutého traťového úseku odstránením súčasných problémových a nevyhovujúcich prvkov a zvýšením kvalitatívnej vybavenosti trate. Rekonštrukcia železničnej trate zaistí dosiahnutie normových parametrov a predpísaných štandardov dopravnej cesty a umožní zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných 100 km/hod na 120 km/hod. Navrhované práce znížia nevyhnutnosť ďalšej údržby trate a zvýšia bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy v danom úseku. Skvalitnenie priestoru zastávok sa zvýši komfort cestujúcej verejnosti.

VI. Prílohy

1 Informácia o vykonanom posudzovaní

Železničná trať Plešivec – Zvolen 115 A, ktorej súčasťou je dotknutý traťový úsek, bola vybudovaná ešte pred účinnosťou zákona o posudzovaním vplyvov na životné prostredie.

2 Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

Situácia v mierke 1:20 000 je prílohou č. 1 Oznámenia o zmene.

3 Výpis z katastra nehnuteľností

V súčasnosti sa spracováva predbežný výkupový elaborát. Z uvedeného dôvodu nie je možné doložiť výpis z katastra nehnuteľností. Vzťah ku všetkým pozemkom bude zabezpečený pred vydaním stavebného povolenia.

4 Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Súhrnné časti projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby „ŽST Fiľakovo – Výh. Holiša, rekonštrukcia žel. zvršku a žel. spodku“ tvoria prílohu č. Príloha č. 2:

- Sprievodná správa
- Súhrnná technická správa

5 Fotodokumentácia

Fotodokumentácia súčasného stavu je súčasťou kapitoly Oznámenia o zmene III/2.1 Popis súčasného stavu. Fotografie sú tiež priebežne uvádzané v texte Oznámenia.

VII.Dátum spracovania

2/2021

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
841 03 Bratislava
IČO 35 729 023

Manažér projektu
Ing. Peter Hvizdoš

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
hvizdos@reming.sk
02/50 20 18 23

Zodpovedný riešiteľ
Mgr. Michaela Seifertová

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
seifertova@reming.sk
02/50 20 18 22
- odborne spôsobilá osoba pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie v odboroch 2f, 2g a v oblastiach 3d a 3t

Riešitelia:
Mgr. Michaela Seifertová - environmentalistika
Ing. Zuzana Bojdová - súčasný stav životného prostredia
Ing. Andrej Izakovič - elektrotechnické zariadenia, zabezpečovacie zariadenia
Ing. Marek Fischer - elektrotechnické zariadenia, zabezpečovacie zariadenia
Ing. Ingrida Mintálová - koľajové stavby
Ing. Tomáš Sikora - koľajové stavby
Ing. František Pallaj - elektrotechnické zariadenia, oznamovacie zariadenia
Ing. Matúš Uhlík - mosty
Ing. Peter Važan - trakčné vedenie
Helena Vráblová - elektrotechnické zariadenia, oznamovacie zariadenia
Ing. Peter Vyšlan - mosty, statika stavieb

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

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

.....
Ing. Dalibor Krupa
predseda predstavenstva a generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.
splnomocnený navrhovateľom – ŽSR