



OU-LM-OSZP-2020/425-89-Po

Liptovský Mikuláš 19.10.2020

ROZHODNUTIE

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny a posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení so zákonom č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 56 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona vydáva podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O

(Číslo: OU-LM-OSZP-2020/425-89-Po)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. **Názov:** Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
2. **Identifikačné číslo:** 31 364 501
3. **Sídlo:** Klemensova 8, 813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 5. etapa (ďalej len „navrhovaná činnosť“)

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate Žilina – Košice v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad - Tatry (mimo), 5. etapa, ktorý zahŕňa traťový úsek Liptovský Hrádok - Palúdzka (Liptovský Mikuláš) v sžkm 243,179 – 263,476 (nžkm 240,100 – 258,650). Požiadavka modernizácie vybraných železničných tratí vychádza z koncepcie európskych dopravných koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencii ministrov dopravy konanej na Kréte v roku 1994. Navrhovaná činnosť je súčasťou koridoru Va v úseku vetvy Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou. Hlavným účelom hodnotenej činnosti je modernizovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie parametrov európskych dohôd AGC (1985) a AGTC (1993). Potreba modernizácie trate vychádza zo snahy Slovenska o napojenie národných dopravných väzieb na európsku dopravnú sieť a snahy naplniť požiadavky vyplývajúce z prijatých medzinárodných dohôd a prijatých národných dokumentov.

3. Užívateľ

Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava.

4. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj	Okres	Obce	Katastrálne územia
Žilinský	Liptovský Mikuláš	Liptovská Porúbka	Liptovská Porúbka
		Liptovský Hrádok	Liptovský Hrádok
		Podtureň	Podtureň
		Liptovský Ján	Liptovský Ján
		Uhorská Ves	Uhorská Ves
		Závažná Poruba	Závažná Poruba
		Liptovský Mikuláš	Okoličné
			Liptovský Mikuláš
			Palúdzka
			Benice
		Galovany	Galovany

5. Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Zvolený návrh trasovania železničnej trate je výsledkom komplexného hodnotenia vykonaného v štúdiu realizovateľnosti. Hodnotený úsek železničnej trate bol súčasťou Štúdie realizovateľnosti – V. a VI. Paneurópsky koridor, časť 2: Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (2007), ktorá bola spracovaná pre rýchlosť do 160 km/hod.

Ďalej bola spracovaná Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr. (2015).

Navrhované riešenie uvažuje s preložením železničnej trate do novej polohy v úseku za Liptovským Hrádkom. Preložka trate začína v sžkm 247,148 (nžkm 240,067) a končí v sžkm 263,476 (nžkm 258,650).

Dôvodom preložky trate sú najmä problematické geologické podmienky v území súčasného vedenia koľají, ktoré boli zistené vykonaným geologickým prieskumom.

- V oblasti MČ Liptovský Mikuláš - Okoličné zasahuje pôvodné teleso trate do aktívneho zosuvu. Železničná trať v tomto úseku prechádza úpäťm porušeného svahu a paralelne s ním je vedená železničná vlečka zaústená do priemyselných objektov. Obe železničné telesá sa so zosuvmi priamo kontaktujú v sžkm 255,0 a 255,4, avšak v celom dotknutom úseku (cca sžkm 254,5 – 256,4) sú všetky priľahlé svahy zosuvné. Stálym opatrením proti aktivizácii svahového pohybu je limitovaná rýchlosť vlakových súprav v kritickom úseku. Pôvodné obmedzenie traťovej rýchlosti bolo zo 100 km/hod na 50 km/hod resp. na 80 km/hod. Toto opatrenie však okrem značných sprievodných ekonomických strát neprispieva k aktívnej stabilizácii svahu a teda ohrozenie prevádzky na tomto hlavnom železničnom ťahu permanentne pretrváva. Vo vzťahu k pripravovanej modernizácii železničnej trate a zvýšeniu traťovej rýchlosti je potrebná trvalá a funkčná sanácia zosuvného svahu nielen oblasti v priamom dotyku trate, ale v širšom kontexte. V prípade realizácie modernizovanej žel. trate v polohe pôvodného žel. telesa by bolo potrebné zrealizovať opatrenia na odvodnenie svahu, vybudovať špeciálne konštrukcie zabezpečujúce stabilnú polohu modernizovanej trate a posunúť žel. trať do svahu v záujme vedenia trate v tuneli v pevnej rámovej konštrukcii pretínajúcej šmykovú plochu zosuvu.

- Druhým problematickým miestom je lokalita súčasnej ŽST Liptovský Mikuláš, ktorá bola vybudovaná na mieste bývalého močiara akumulujúceho vodu stekajúcu z prilahlých svahov a lokálne podložie je tvorené materiálmi s vysokým obsahom organických zložiek. Modernizovaná trať by v tomto mieste vyžadovala odťaženie súčasného železničného zvršku s panelmi v hrúbke min. 1,0 m a jeho náhradu geodoskou s odvodnením jej podložia, čím by vznikol problém so zachovaním prevádzky na susednej koľaji.
- V rámci modernizácie žel. trate nadväzujúceho úseku by bolo v záujme zvýšenia súčasnej traťovej rýchlosti na 160 km/hod potrebné vyrovnávať smerový oblúk trate obchádzajúci vodnú nádrž Liptovská Mara. Uvedené vyrovnanie by vyžadovalo vybudovanie estakády ponad Liptovskú Maru v dĺžke cca 2 km. Ak sa navrhované umiestnenie ŽST napojí na nadväzujúci úsek v súbehu s diaľnicou tak, ako je navrhnuté, nie je potrebné vyrovnanie smerového oblúka mostom ponad vodnú nádrž.
- Modernizácia žel. trate v pôvodnom telese by znamenala obmedzenie dopravy a výluky v dlhodobom časovom horizonte.

Z hľadiska realizácie je preto výhodnejšia navrhovaná trasa. Preloženie trate do súbehu s jestvujúcou diaľnicou D1 zároveň umožní vytvoriť jeden združený multimodálny dopravný koridor bez ďalšieho rozdrobovania územia Liptovskej kotliny líniovými stavbami.

6. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby: 2019

Predpokladaný termín ukončenia stavby (začiatok prevádzky): 2021

Predpokladaná doba prevádzky: Trať bude uvedená do prevádzky bez časového obmedzenia.

7. Stručný popis technického a technologického riešenia

Objektová skladba (zoznam stavebných a prevádzkových objektov) posudzovaného riešenia bola uvedená v Zámere.

Návrh modernizácie traťového úseku sleduje skvalitnenie súčasných technických parametrov trate s primárnym cieľom zvýšenia maximálnej traťovej rýchlosti na rýchlosť do 160 km/hod v čo najdlhších úsekoch bez náhlych rýchlostných skokov (do 20 km/hod).

Modernizácia predmetného úseku železničnej trate bude realizovaná pri zachovaní prevádzky na existujúcej trati s minimalizovaním jej obmedzení. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, zmena nastane v technických parametroch trate a k čiastočnej zmene smerového vedenia trate.

Trasa prechádza rovinatým územím aluviálnej nivy Váhu, okrajom rozľahlej Liptovskej kotliny. Jej západná časť je vedená prevažne na násypoch, východná časť je naopak vedená prevažne hlbokými zárezmi.

Trasovanie modernizovanej železničnej trate je v úseku Kráľova Lehota – Liptovský Hrádok totožné so súčasným vedením trate.

Od ŽST. Liptovský Hrádok až po Liptovský Mikuláš – výhybňa Palúdzka je železničná trať preložená do novej polohy.

- Preložka trate začína v sžkm 247,148 (nžkm 240,067) a končí v sžkm 263,476 (nžkm 258,650). V úseku pod VN Liptovská Mara je trať vedená 630 m tunelom Palúdzka, prekonáva Galoviansku zátoku a vo výhybni Palúdzka sa napája na jestvujúcu žel. trať.
- V súčasnom trasovaní (sžkm 243,179 – 263,476) je dĺžka úseku 20,297 km, v navrhovanom trasovaní (nžkm 240,100 – 258,650) bude skrátená na 18,550 km.
- Celková dĺžka preložky je 14,583 km, t.j. 78,6 % dĺžky hodnoteného úseku trate.

- V navrhovanom trasovaní po skrátení úseku preložkou trate je celková navrhovaná dĺžka úseku 18,550 km.

Cieľom preložky je sledovať smerovo vyhovujúce trasovanie susednej diaľnice a vytvoriť jeden združený multimodálny dopravný koridor cesta – železnica bez ďalšieho rozdeľovania a rozdeľovania územia Liptovskej kotliny líniovými stavbami.

V rámci modernizácie železničnej trate budú riešené:

- úplná výmena resp. vybudovanie železničného spodku a zvršku,
- komplexné vybudovanie nového trakčného vedenia (súčasná jednosmerná trakcia bude nahradená striedavou 25 kV / 50 Hz),
- inštalácia nového dispečerského systému riadenia prevádzky,
- vybudovanie novej kabelizácie k vonkajším prvkom v koľajisku
- vybudovanie nového moderného zabezpečovacieho zariadenia,
- inštalácia systému elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia,
- digitalizácia komunikačnej siete,
- modernizácia a zvýšenie technickej vybavenosti železničných zastávok a staníc (inštalácia zvukového systému automatického vyhlasovania, automatického vizuálneho informačného systému a orientačného systému),
- rekonštrukcia resp. vybudovanie nových mostných objektov a priepustov vrátane nevyhnutných úprav vodných tokov z dôvodu prispôbenia šírkovému usporiadaniu trate, výškovému usporiadaniu pod mostom a výmene potrebných konštrukčných prvkov,
- rekonštrukcia niektorých súvisiacich cestných komunikácií resp. výstavba nových prístupových komunikácií,
- zrušenie všetkých úrovňových priecestí a úrovňových prechodov koľajiska a ich nahradenie mimoúrovňovými križovaniami a novými podchodmi,
- výstavba železničného tunela Palúdzka v úseku trate Liptovský Mikuláš – Palúdzka vrátane súvisiaceho technologického vybavenia,
- zrušenie existujúcich železničných zastávok Podtureň a Okoličné a vybudovanie nových zastávok v Liptovskom Jáne a v Závažnej Porube,
- adaptácia priestorov ŽST Liptovský Hrádok a výstavba novej ŽST v Liptovskom Mikuláši vrátane súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry,
- výstavba nových oporných a zárubných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate,
- zatrávnenie svahov železničného telesa a realizácia doplnkových vegetačných úprav na príľahlých pozemkoch,
- inštalácia protihlukových stien a protihlukových panelov v priestore situovania objektov bývania,
- inštalácia navádzacieho oplatenia pre migrujúcu zver

Smerové a výškové vedenie trate

Výškové vedenie novej trate je navrhnuté s ohľadom na čo najekonomickejší návrh so striedaním násypov a zárezov. Návrh bol ovplyvnený polohou krížení trate s cestnými komunikáciami a technológiou hĺbeného budovania tunela Palúdzka. Maximálny sklon trate bude v oblasti zastávky Liptovský Ján (13,271 ‰). Sklonové pomery v železničných staniciach sú navrhnuté tak, aby maximálny sklon v užitočných dĺžkach bol 1‰.

- V úseku ŽST Liptovský Hrádok bude smerové vedenie trasy z väčšej časti kopírovať existujúci stav, modernizovaná trať takmer zostane v pôvodnom telese a mimo neho bude len na krátkej časti na konci úseku. Výškové vedenie trasy v súbehu s pôvodnou osou

kopíruje pôvodnú niveletu so snahou minimalizovať množstvo zemných prác a zachovať polohu koľají voči polohe výpravnej budovy.

- V úseku Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš je smerové vedenie trasy situované do blízkosti diaľnice D1, od obce Liptovský Ján v nžkm 247,800 dochádza k jej súbehu tak, aby bolo umožnené budúce možné rozšírenie diaľnice o jeden jazdný pruh. Výškové vedenie trasy nadväzuje na niveletu navrhnutú v ŽST Liptovský Hrádok a plynule prechádza na približnú niveletu súbežnej diaľnice. Návrh rešpektuje aj požiadavku výškového riešenia jestvujúceho cestného nadjazdu pri obci Závažná Poruba.
- Úsek ŽST Liptovský Mikuláš je celý trasovaný v preložke v bezprostrednom súbehu s diaľnicou D1. Nová ŽST Liptovský Mikuláš sa bude nachádzať v oblúku. Výškové vedenie trasy nadväzuje na navrhnutú niveletu predchádzajúceho úseku a rešpektuje požiadavku výškového riešenia budúcich cestných nadjazdov na jestvujúcej okružnej diaľničnej križovatke. Trať bude vedená v približnej výške ako súbežný úsek diaľnice.
- V úseku Liptovský Mikuláš – výhybňa Palúdzka je navrhovaná žel. trať vedená v súbehu s diaľnicou D1, je umiestnená južne od diaľnice. Výškové vedenie trasy nadväzuje na navrhnutú niveletu v ŽST Liptovský Mikuláš a rešpektuje parametre mostných objektov nad traťou.

Železničný zvršok a spodok

Železničný zvršok na modernizovanej trati je v hlavných traťových koľajach navrhnutý klasický s koľajovým roštom na železobetónových podvaloch, s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc, uložený v štrkovom lôžku hrúbky 350 mm pod spodnou plochou podvalu. Bezštrkový zvršok (tzv. pevná jazdná dráha) je navrhnutý v železničnom tuneli a v priľahlých úsekoch.

Navrhnuté výhybky vložené do hlavných koľají a koľají na obchádzanie budú uložené na železobetónových výhybkových podvaloch s podkladnicovým pružným upevnením.

Koľaje budú zriadené ako bezстыkové a budú zvarené z dlhých koľajnicových pásov (min. 75 m). Zváranie do bezстыkovej koľaje sa bude vykonávať prednostne elektrickými zvarmi a hlava koľajníc bude upravená brúsením.

Svahy zemného telesa sú štandardne navrhnuté so sklonom 1:1,75 v násypoch a 1:2 v zárezoch. Svahy násypov budú ochránené proti možným gravitačným pohybom opatreniami na zabezpečenie ich stability (zahumusovanie s hydroosevom, koše s kamenivom, kamenné obklady, polovegetačné tvárnice, geomreže a i.). Na zabezpečenie stability svahov v zárezoch sú navrhnuté horizontálne odvodňovacie drény, zárubné múry, protierózne rohože a zahumusovanie s výsevom trávneho semena. K zvýšeniu stability svahov prispieva aj ich upevňovanie stupňovitými terasovými zárezmi.

Nové teleso je navrhnuté vždy tak, aby bol zabezpečený odtok vody zo zemnej pláne. Zemná pláň bude strechovitého usporiadania s priečnym sklonom 5 % čím sa zabezpečí odtok vody na svahy, do pozdĺžnych priekop a do trativodov.

Trakčné vedenie

Vzhľadom na zvýšenie prevádzkovej rýchlosti na trati a stav existujúceho trakčného vedenia sa predpokladá vybudovanie nového trakčného vedenia v celom rozsahu koľajových úprav. V rámci modernizácie trate sa komplexne vybuduje nové trakčné vedenie, súčasná jednosmerná trakcia bude v konečnom stave nahradená striedavou 25 kV/50 Hz. K vonkajším prvkom v koľajisku sa vybuduje nová kabelizácia so zvýšenou ochranou proti účinkom striedavej trakcie.

Ďalšie technické úpravy

- Modernizovaná trať bude v staničných úsekoch vybavená novými zaist'ovacími značkami, traťovými značkami (označenie kilometrickej polohy) a príslušnými návěstidlami.

- Prestavba hodnoteného úseku železničnej trate si vyžiada vybudovanie nového moderného zabezpečovacieho zariadenia.
- Odstránené budú všetky priecestné zabezpečovacie zariadenia, keďže v definitívnom stave budú zrušené všetky úrovňové križovania železnice s cestnými komunikáciami.
- V staniciach a na zastávkach bude vybudovaný zvukový systém automatického vyhlasovania na základe polohy vlakov, automatický vizuálny informačný systém a orientačný systém smerových šípok a informačných, zákazových a príkazových tabuliek.
- Pre prenos dát bude vybudovaná nová sieť postavená na digitálnej technológii. Prenosovým médiom bude optický kábel.
- V objektoch pre zabezpečenie dopravy (výpravné budovy, nové prevádzkové budovy) sa vykoná vybavenie služobných a technologických miestností oznamovacím zariadením. Vybudovaná bude nová telefónna ústredňa v ŽST Liptovský Mikuláš.
- Realizovanými stavebnými prácami môže byť zasiahnutá jestvujúca kabelizácia. V miestach križenia či súbehu žel. trate alebo súvisiacich objektov s el. rozvodmi bude zabezpečené ich mechanické ochránenie, resp. preloženie. V miestach križenia alebo súbehu trate s inžinierskymi sieťami budú tieto ochránené oceľovou chráničkou. Zabezpečené budú tiež rekonštrukcie existujúcich rozvodov a inštalácia nových pre pripojenie navrhovaných technologických a stavebných objektov.
- V úsekoch v ŽST Liptovský Hrádok a Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš a pri oboch portáloch tunela Palúdzka sa vybudujú technologické domčeky.
- Pre mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu železničnej prevádzky bude vybudovaná mobilná rádiotelefónna sieť určená výhradne pre železničnú prevádzku.
- Z dôvodu ochrany osôb, technologických zariadení a objektov je navrhnuté v obsadených aj v neobsadených, diaľkovo ovládaných objektoch a v tuneli vybudovať systém elektrickej požiarnej signalizácie. Elektronická požiarňa signalizácia bude inštalovaná aj do vytipovaných priestorov v železničných staniciach.
- Z bezpečnostných dôvodov budú technologické zariadenia umiestnené v stavebných objektoch chránené poplachovým systémom narušenia objektu a snímacími video prvkami.
- Nové konštrukčné prvky zvýšia komfort jazdy koľajových vozidiel a cestujúcich, zabezpečia minimalizáciu negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie (tlmenie hluku, vibrácií, odvádzanie odpadových vôd a i.) a zvýšia technickú vybavenosť dotknutej žel. trate.

Železničné stanice a zastávky

V úseku Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš vyvstala z dôvodu nového smerového vedenia trate nutnosť:

- zrušenia súčasných železničných zastávok Podtureň (sžkm 249,887) a Okoličné (sžkm 253,694)
- preložky existujúcej žel. stanice Liptovský Mikuláš.

V hodnotenom úseku sú navrhované

- nové žel. zastávky v Liptovskom Jáne a v Závažnej Porube.

Nutnosť zriadenia nových železničných zastávok v obciach Liptovský Ján (v nžkm 246,560) a Závažná Poruba (v nžkm 249,250) vyvstala z dôvodu zmeny smerového vedenia žel. trate a nevyhnutného zrušenia žel. zastávok v Podturni a Okoličnom. V nových zastávkach budú vybudované nové nástupištia a prístrešky, nadchod pre cestujúcich v zastávke Liptovský Ján a podchod pre cestujúcich v zastávke Závažná Poruba.

- adaptácia priestorov žel. stanice v Liptovskom Hrádku

Priestory výpravnej budovy ŽST Liptovský Hrádok budú adaptované novým požiadavkám riadenia a zabezpečenia dopravy a požiadavkám na komfort cestujúcich. Súčasťou stanice bude nový mobiliár (lavice na sedenia a odpadkové koše), podchod pre batožinové vozíky a podchod pre cestujúcich pod koľajiskom s bezbariérovým prístupom.

- výstavba novej žel. stanice v Liptovskom Mikuláši

Z dôvodu úplnej preložky trate bude existujúca žel. stanica na pôvodnom mieste zrušená a bude preložená do novej polohy smerového vedenia žel. trate cca 2 km od pôvodnej žel. stanice. Nová stanica bude umiestnená do blízkosti existujúceho areálu poľnohospodárskeho družstva. Jej súčasťou budú nová výpravná budova so vstupným portálom (výpravná hala, čakárne pre cestujúcu verejnosť, sociálne priestory, zázemie pre zamestnancov, priestory samoobslužného podávania jedál, kaviareň, priestory pre zabezpečenie technickej prevádzky stanice a i.) a so súvisiacou infraštruktúrou (nástupištia, podchody, účelové komunikácie, prístupové komunikácie, spevnené plochy, priestory pre parkovanie bicyklov, nové parkovisko so 107 parkovacími miestami, a i.). Súčasťou výpravnej budovy budú objekty areálu traťového obvodu pre údržbu drobnej mechanizácie (sklady materiálu, náradia, prázdnych sudov a pohonných hmôt; dielne zváracská, kováčska, zámočnícka), garáže na parkovanie služobných a výjazdových áut, garáže na odkladanie manipulačného materiálu pri nakladacej rampe a prevádzkovo-sociálne zázemie zamestnancov.

Cestné komunikácie

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti budú všetky križovania s modernizovanou železničnou traťou riešené ako mimoúrovňové, resp. budú zrušené.

V úseku Kráľova Lehota – Liptovský Hrádok v sžkm 245,496 (cca nžkm 242,440) v súčasnosti existuje žel. priecestie na ulici Pri úpuste (cesta č. III/018140). Priecestie bude zrušené, cesta III/018140 bude preložená do novej polohy a železničnú trať bude prekonávať novým nadjazdom 900 m východnejšie s následným napojením na cestu I/18. V mieste zrušeného priecestia bude vybudovaný nový podchod pre peších.

Ostatné priecestia budú z dôvodu preloženia trate do novej polohy a odstránenia súčasného telesa žel. trate zrušené bez náhrady.

V Liptovskom Hrádku je v súčasnosti v blízkosti žel. stanice pešou verejnosťou využívaný podchod popod železničnú trať. V rámci modernizácie žel. trate bude tento podchod prebudovaný na podjazd. Nový podjazd má byť vybudovaný v predstihu pred rekonštrukciou mosta na ceste I/18 v Liptovskom Hrádku a počas jej realizácie bude zabezpečovať prejazd dopravy cez Liptovský Hrádok. V prípade, ak by sa podjazd nerealizoval, bolo by nevyhnutné vybudovať dočasné mostné provizorium pre nahradenie mosta na I/18. Uvedené by sa svojimi nákladmi a priestorovou náročnosťou vyrovnalo nákladom vynaloženým na vybudovanie podjazdu, ktorý, na rozdiel od mostného provizoria, trvalo zlepší prepojenie severnej a južnej časti obce rozdelenej železničnou traťou.

Súčasťou modernizácie budú preložky komunikácií vyvolané zmenou polohy trate a preložky ako náhrada za zrušené priecestia vrátane mimoúrovňových krížení. Vyvolané preložky sú navrhnuté v kategórii jestvujúcich komunikácií. Opustené cestné telesá sa odstránia a v miestach, kde nebudú presypané žel. traťou, sa územie zrekultivuje. V niektorých prípadoch sa časti jestvujúcich komunikácií ponechajú pre prístup k jestvujúcej zástavbe a budú vyradené z cestnej siete a preradené do siete miestnych komunikácií.

Súčasťou činnosti budú tiež úpravy komunikácií súvisiace s preložkami ciest a pripájaním nových komunikácií.

Vybudované budú nové prístupové komunikácie k železničným staniciam a zastávkam a k ostatným stavebným a technologickým objektom vrátane dočasných komunikácií počas výstavby. Prístupové komunikácie k portálom a technologickým zariadeniam sú navrhnuté ako

poľné cesty a prístupové komunikácie k novým staniciam a zastávkam sú navrhnuté v kategórii miestnych komunikácií. Šírkové usporiadanie komunikácií zodpovedá ich kategórii.

Realizované budú aj nové spevnené plochy v rámci železničných staníc a zastávok, ich dispozičné riešenie v predstaničných priestoroch vychádza z architektonických návrhov.

V Liptovskom Mikuláši bude v blízkosti preloženej železničnej stanice vybudovaná spevnená plocha, ktorá bude v procese výstavby slúžiť ako pre potreby staveniska. Po ukončení výstavby po uvoľnení plochy investorom bude možné po majetkoprávnom vysporiadaní túto plochu využiť napríklad na prevádzku novej autobusovej stanice. Navrhovaná činnosť nerieši jej prípadné stavebné úpravy (nástupištia, parkovisko pre automobily).

Mimourovňové križenia

Križovania so železničnou traťou sú riešené cestnými nadjazdmi alebo podjazdmi v závislosti od vzájomnej výškovej polohy trate a okolitého terénu. Nosné konštrukcie cestných nadjazdov sú navrhnuté prednostne ako prefabrikované. U ostatných jestvujúcich cestných mostov sa uvažuje s úpravou ochranných sietí z dôvodu už dnešného zlého stavu alebo prípadnej zmeny polohy trolejového vedenia. Na niektorých jestvujúcich mostoch dôjde k zrekonštruovaniu mostného zvršku vrátane zvodidiel.

Ako náhrada za úrovňové prechody koľajiskom v staniaciach a v medzistaničných úsekoch sú navrhnuté nové podchody. Nosné konštrukcie podchodov sú navrhnuté ako prefabrikované rámové alebo ako monolitické železobetónové konštrukcie. V staniaciach sú podchody vybavené schodišťami a osobnými výťahmi. V ŽST Liptovský Mikuláš budú vybudované dva osobné výťahy pre cestujúcich, eskalátory a pohyblivý chodník, ktorými sa zabezpečí prístup osôb so zníženou pohyblivosťou medzi výpravnou budovou a ostrovným nástupiskom a opačne. Ďalšie dva osobné výťahy budú vybudované na prepojenie medzi nástupiskami. Súčasťou podchodu budú dva hydraulické výťahy zabezpečujúce vertikálnu dopravu batožín.

Železničné mosty

Všetky železničné mosty sú šírko navrhnuté pre osoú vzdialenosť koľají 4,20 m. Z nosných konštrukcií budú použité železobetónová doska s tuhú výstužou, oceľové plnostenné nosníky, oceľové priehradové nosníky spriahnuté so železobetónovou doskou, železobetónové montované presypané mostné konštrukcie a oceľové oblúkové konštrukcie.

Súčasťou stavby je tiež vybudovanie viacerých mostných provizórií, ich potreba vyplýva z výstavby nových podchodov a prestavby jestvujúcich železničných mostov. Navrhnuté sú na min. rýchlosť 60 km/hod.

Jestvujúce priepusty na trati budú zrekonštruované v potrebnom rozsahu a v prípade potreby sú navrhnuté priepusty nové. Nefunkčné a nepotrebné priepusty sú navrhnuté na odstránenie.

Oporné a zárubné múry

Smerové úpravy koľají vyvolali potrebu výstavby oporných a zárubných múrov. Navrhnuté sú rôzne typy múrov - gravitačné, železobetónové uholníkové a kotvené oporné múry, klincované zemné svahy, oporné múry vystužené geomrežou aj pilótové steny.

Železničný tunel Palúdzka

V úseku trate Liptovský Mikuláš - Palúdzka je v extraviláne navrhnutý nový železničný tunel Palúdzka. Tunel je projektovaný pre osobnú i nákladnú železničnú dopravu s najvyššou traťovou rýchlosťou 160 km/hod, v prípade vlakových súprav s výkyvnými skriňami s najvyššou traťovou rýchlosťou 200 km/hod.

Ide o dvojkoľajný jednorúrový tunel s obojstrannými únikovými cestami orientovaný v osi západ (výjazdový portál, nžkm 257,880) – východ (výjazdový portál, nžkm 257,250). Dĺžka tunelovej rúry je 630 m. Vzájomná vzdialenosť koľají je 4 750 mm resp. 4 200 mm.

V celej dĺžke bude zhotovený ako hĺbený metódami razenia a hĺbenia, konštrukčne je navrhnutý zo železobetónových monolitických stien so železobetónovou stropnou doskou.

Pri oboch portáloch tunela budú zriadené nástupné plochy pre záchranné zložky so zabezpečenou prístupovou komunikáciou pre mobilnú hasičskú techniku.

Úpravy vodných tokov

Prestavbami jestvujúcich železničných mostov, resp. výstavbami nových budú vyvolané úpravy vodných tokov. Vzhľadom na to, že jestvujúce mosty väčšinou nevyhovujú požiadavke dostatočnej kapacity mostného otvoru na storočnú vodu, potrebná je aj príslušná úprava koryta toku pred a za mostmi (spevnenie dna a svahov toku a jeho prispôsobenie sa jestvujúcemu tvaru toku nábehmi svahov). Preložka trate si vyžiada tiež preložku potoka Štiavnica v nžkm 246,750, preložku melioračného kanála v úseku Lipt. Hrádok – Lipt. Mikuláš a preložku potoka Demänovka v nžkm 253,770.

Protihlukové opatrenia

Miesta realizácie protihlukových opatrení a požadovaných parametrov boli navrhnuté na základe výsledkov vykonanej vibroakustickej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2018) – vid' kap. B/II/4. Hluk a vibrácie.

Hluková štúdia je prílohou D. Správy o hodnotení.

Protihlukové clony musia spĺňať:

- hodnoty zvukovej odrazivosti „in-situ“ $DLRI \geq 6$ podľa EN 1793 – 5.
- hodnoty vzduchovej odrazivosti „in-situ“ $DLSi,E \geq 28$, $DLSi,P \geq 28$ a $DLSi,G \geq 28$ čo predstavuje kategóriu vzduchovej nepriezvučnosti D3 podľa STN EN 1793 – 6.

Po realizácii stavby budú po zahájení prevádzky vykonané merania akustických pomerov. V prípade, že bude zistené prekročenie hygienických limitov, pristúpi sa k realizácii individuálnych opatrení (výmeny okien na niektorých obytných objektoch dotknutých blízkosťou trate).

Opatrenia pre migráciu zveri

Napriek tomu, že železničná trať je situovaná v odlesnenom urbanizovanom území, v dotknutom koridore je evidovaný významný migračný biokoridor spájajúci Nízke Tatry s Vysokými Tatrami.

Pred niekoľkými rokmi došlo k oploteniu diaľnice D1. Navrhovaná modernizovaná železničná trať bude preložená do súbehu s diaľnicou približne v úseku od Galovianskej zátoky po obec Liptovský Ján. V prípade, ak by neoplotená železničná trať bola prekonaná migrujúcou zverou v tomto úseku a následne by jej migrácii bolo zabránené oplotením diaľnice, mohlo by dochádzať k stresovému pôsobeniu na zver a k jej následnému prekonávaniu oplotenia diaľnice D1. Uvedené predstavuje vysoké nebezpečenstvo kolízie vozidiel so zverou.

Na základe rokovania so štátnou ochranou prírody (Správou Tatranského národného parku a Správou Národného parku Nízke Tatry) boli v území vytipované z pohľadu migrujúcej zveri najexponovanejšie úseky a v nevyhnutnom rozsahu bola do projektu modernizácie železničnej trate navrhnutá inštalácia navádzacieho oplotenia pre migrujúcu zver. Oplotenie je navrhnuté z južnej strany v úseku, kde je preložená železničná trať vedená v súbehu s diaľnicou D1 - od križovania cesty II/584 na Demänovú až po most ponad rieku Váh.

Navrhovaná výška oplotenia je 3,0 m, z ktorej bude 0,3 m zakopaných pod povrchom zeme a 2,7 m nad zemou. V miestach realizácie protihlukových stien resp. existencie staničných budov je oplotenie prerušené a napojené na tieto objekty tak, aby systém spĺňal navádzaciu funkciu. Zabezpečeniu funkcie navádzacieho oplotenia v predmetnom úseku bude prispôsobený aj návrh únikových ciest na protihlukových stenách napríklad formou únikových dverí, čím sa vytvorí systém nepriechodný pre migrujúcu zver.

Vegetačné úpravy

S cieľom spevnenia svahov násypu železničného telesa ako aj spevnenia svahov priekop a svahov nad zárubnými múrmi sú navrhované vegetačné úpravy. Všetky svahy budú zahumusované a opatrené hydroosevom. V rámci nich budú zatrávnené aj priestranstvá dotknuté pri stavbe. V úsekoch s vysokým násypom resp. hlbokým zárezom je pre efektívnejšie spevnenie svahu navrhnutá výsadba kríkov.

Iné úpravy

Pre prípravu stavby bude potrebné odstrániť viaceré objekty žel. prevádzky, objekt autoservisu v úseku ŽST Lipt. Hrádok, časť objektu skladu posypových materiálov v areáli Žilinského samosprávneho kraja v úseku Lipt. Hrádok – Lipt. Mikuláš a dva rodinné domy v nžkm 257,720 v Liptovskom Mikuláši na parcelách č. 7311/2 a 7311/3 a objekty poľnohospodárskeho družstva (kravíny, skladovacie objekty, poľné hnojisko). Súčasťou navrhovanej činnosti je preto inštalácia novej štítovej steny objektu skladu, adekvátna náhrada za zasiahnuté rodinné domy (náhradná výstavba rodinných domov, zámena za byty v požadovanej cene a kvalite resp. finančná náhrada) a výstavba nových objektov PD (kravína, centrálnej dojárne, hnojovicového hospodárstva, hnojiska, silážneho žľabu, požiarnej nádrže a súvisiacich spevnených plôch).

V nevyhnutnom rozsahu bude tiež potrebné odstrániť súčasné drevinové porasty. Pôjde však prevažne o náletové dreviny pozdĺž železničnej trate a komunikácií a na okrajoch polí.

Realizácia modernizácie trate zabezpečí vyššiu priechodnosť koľajových vozidiel, zvýšenie únosnosti železničného zvršku a podvalového podlažia, zvýšenie priechodnosti mostných stavieb, bezkolízny prístup pre cestujúcich, prístup pre cestujúcich s obmedzenými schopnosťami pohybu, vybudovanie nového staničného zabezpečovacieho zariadenia 3. kategórie, zriadenie novej telekomunikačnej techniky, rekonštrukciu alebo výmenu všetkých zastaraných a opotrebovaných konštrukcií častí a technického vybavenia.

Celá modernizácia úseku železničnej trate bude realizovaná pri zachovaní prevádzky na existujúcej trati s minimalizovaním jej obmedzení. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, zmena nastane v smerovom a výškovom vedení trate a v jej technických parametroch.

Súvisiace objekty realizované a financované samostatne

V rámci modernizácie predmetného úseku dotknutej železničnej trate boli ako vyvolané investície navrhnuté viaceré nové objekty, ktoré však nebudú financované a realizované ako súčasť projektu modernizácie žel. trate:

- nová komunikácia s mostom ponad Váh z Podturne do Liptovského Jána,
- nová komunikácia od ŽST Liptovský Mikuláš po cestu III/018137 do Liptovského Jána vedená súbežne so žel. traťou v nžkm 247,200 - 251,900,
- nová obslužná komunikácia od cesty na Ilanovo vedúca do priemyselnej zóny v Liptovskom Mikuláši.

Uvedené objekty, ktoré nebudú súčasťou stavby modernizácie žel. trate, sú v prílohe správy o hodnotení farebne odlišené a opísané v legende mapy.

Keďže je záujem projekt modernizácie žel. trate spolufinancovať z európskych fondov, nevyhnutnosť realizácie súvisiacich investícií bola preriešená na rokovaní uskutočnených za prítomnosti zástupcov JASPERS, MDV SR, ŽSR a projektanta mesta Liptovský Mikuláš. Na základe výsledkov týchto rokovaní boli z hľadiska priamej súvislosti s modernizáciou železničnej trate tieto investície vyhodnotené ako neopodstatnené, t.j. pre potreby žiadosti o nenávratný finančný príspevok budú z projektu vyčlenené. Realizovať ich tak bude možné samostatne po získaní potrebných finančných prostriedkov z iných zdrojov.

V zmysle § 20 ods. 2) zákona o posudzovaní, ak sú viaceré navrhované činnosti v prevádzkovej alebo priestorovej súvislosti, možno vykonať posudzovanie ich vplyvov spoločne. Keďže uvedené investičné návrhy boli navrhovanou činnosťou vyvolané a priamo s ňou súvisia, sú predložené na spoločné posúdenie vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

8. Celkové náklady

V prípade nulového variantu nie je predpoklad žiadnych investičných nákladov.

Celkové investičné náklady realizácie navrhovanej činnosti predstavujú 517,9 mil. €.

Uvedené investičné náklady predstavujú sumu pre realizáciu všetkých objektov vrátane tých, ktorých financovanie a realizácia bude riešená samostatne.

Predpokladá sa kombinovaný spôsob financovania, tzn. príspevkom zo štátneho rozpočtu a z fondov EÚ.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

V úvodnej kapitole správy o hodnotení popisuje jej autor genézu celého projektu modernizácie železničnej trate v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad - Tatry (mimo), resp. Liptovský Hrádok – Palúdzka (Liptovský Mikuláš) od roku 2006. Po dvoch zisťovacích konaniach v roku 2006 a 2007 bolo vydané rozhodnutie OÚŽP v Lipt. Mikuláši č. A/2007/01937-007-LV zo dňa 21. 12. 2007, že navrhovaná činnosť sa nebude posudzovať.

Následne boli vykonané projekčné práce na ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. **Pre stavbu prebehlo územné konanie a bolo vydané územné rozhodnutie** mestom Liptovský Mikuláš č. ÚRaSP 2008/05770 – TA 1 zo dňa 31.12.2008 v zmysle § 39 a § 39a stavebného zákona (zákon NR SR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov) a § 4 vyhlášky MŽP SR č. 453/2000 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona. Aktuálne pre projekt prebieha stavebné konanie a majetkoprávne vysporiadanie súvisiacich pozemkov.

Dôvodom začatia nového konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bola potreba kompletného posúdenia vplyvov predmetnej stavby na životné prostredie vrátane správy o hodnotení, verejného prerokovania a záverečného stanoviska v zmysle § 37 zákona o posudzovaní. Táto požiadavka vyplýva zo snahy navrhovateľa (ŽSR) spolufinancovať stavbu z európskych štrukturálnych a investičných fondov prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII).

Vzhľadom na rozsiahlosť projektu a na jeho priamu spojitosť s dotknutým územím najmä z hľadiska zabezpečenia jeho obslužnosti a využitia bol projekt od svojich začiatkov priebežne konzultovaný so zástupcami dotknutých miest a obcí a s ostatnými zainteresovanými stranami vrátane verejnosti.

Medzi miestnymi obyvateľmi sa téma modernizácie žel. trate dostala do popredia predovšetkým z dôvodu rozdielnych názorov obyvateľov na súvisiacu výstavbu nového cestného mosta ponad Váh v predĺžení ul. Belopotockého v Liptovskom Mikuláši. Proti výstavbe tohto mostného prepojenia bola spísaná v roku 2015 petícia („Petícia proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého“), v ktorej cca 1600 signatárov žiadalo využitie prepojenia novej ŽST prostredníctvom výstavby južnej varianty cesty smerom na lokalitu Kamenné pole – Tesco a vyjadrilo nesúhlas s výstavbou mosta cez Váh medzi ul. Belopotockého a Hlbokým (www.peticie.com, www.cas.sk, 2015). Predmetná petícia bola predložená aj do Európskeho parlamentu.

V roku 2016 bola spísaná petícia vyjadrujúca súhlas s navrhovaným projektom vrátane výstavby mosta cez rieku Váh („Petícia za modernizáciu železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate: Výhybňa Palúdzka-Liptovský Hrádok, vrátane výstavby mosta cez rieku Váh z ul. Belopotockého v L. Mikuláši“). 1159 signatárov tejto petície podporilo projekt modernizácie žel.

trate a k petícii bol vyjadrený súhlas mestského zastupiteľstva uznesením č. 90/2016 zo dňa 16.9.2016 (www.egov.mikulas.sk, 2017). Petícia bola riešená MDV SR (mindop.sk, 2016).

Návrh výstavby nového cestného mosta cez Váh v predĺžení ul. Belopotockého v Liptovskom Mikuláši bol súčasťou pôvodne navrhovaného projektu. Nový mostný objekt mal zabezpečiť prístup k novovybudovanej ŽST Liptovský Mikuláš a k ďalším plánovaným objektom (uvažovanej autobusovej stanici, obchodným priestorom v oblasti Kamenné pole a k zóne Južné mesto). Navrhovaný mostný objekt mal dopomôcť rozloženiu dopravy zo severnej časti mesta na juh, keďže neďaleký mostný objekt v predĺžení Vrlikovej ul. má nevyhovujúce parametre a dotknutá ulica nedostatočné šírkové usporiadanie pre predpokladaný nárast intenzity dopravy. Avšak vzhľadom na súčasnú možnosť riešenia dopravného napojenia nového územia cez cestnú komunikáciu vedenú z lokality Kamenné pole (Tesco), nebude predmetný most na ul. Belopotockého potrebné budovať, preto nie je súčasťou predkladanej navrhovanej činnosti.

V roku 2017 vyjadrilo projektu modernizácie žel. trate podporu ZMOL (Združenie miest a obcí Liptova) vrátane primátora Liptovského Mikuláša, primátora Liptovského Hrádku a starostu obce Závažná Poruba (www.mikulas.sk, 9.6.2017).

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Na základe písomnej žiadosti navrhovateľa OÚ Liptovský Mikuláš ako príslušný orgán podľa § 22 ods. 7 zákona v znení neskorších predpisov účinných do 31. 12. 2014, upustil od požiadavky variantného riešenia zámeru listom č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.7.2018. Predkladaný zámer bol okrem nulového variantu (súčasný stav - t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) riešený v jednom variante.

Navrhovaná činnosť spadá podľa prílohy č. 8 zákona do kategórie č. 9 „Infraštruktúra“, pod položku č. 16: Projekty rozvoja obcí vrátane b) statickej dopravy, časť B (zisťovacie konanie) od 100 do 500 stojísk, do kategórie č. 13 „Doprava a telekomunikácie“, pod položku č. 3: Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, časť B (zisťovacie konanie) od 5 do 20 km, položku č. 4: Železničné stanice, terminály, časť B (zisťovacie konanie) od 3 koľají a pod položku č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov, časť B (zisťovacie konanie) bez limitu.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť REMING CONSULT a.s. so sídlom v Bratislave v máji 2019. Zodpovedným riešiteľom bola Mgr. Michaela Seifertová a spoluriešitelia RNDr. Monika Vyskupová, PhD. (environmentalistika), Ing. Karol Dobosz - inžinierske stavby - statika Ing. Martin Vangel (vangel@reming.sk) - inžinierske stavby – koľaje, Ing. Zuzana Podolcová (podolcova@reming.sk) - inžinierske stavby – cesty a Ing. Vladimír Piták (pitak@reming.sk) - inžinierske stavby – mosty. Súčasťou Správy o hodnotení boli aj štúdie vypracované nasledujúcimi subjektami:

CAD-ECO a.s. (geologické zhodnotenie územia)

Mgr. Jozef Kollár, PhD. (prieskum biotopov)

Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. (vibroakustická štúdia)

RNDr. Iveta Drastichová (hodnotenie vplyvov na verejné zdravie)

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, zastúpený spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, doručil dňa 23.7.2018 Okresnému úradu Liptovský Mikuláš, odboru starostlivosti o životné prostredie podľa § 22 zákona zámer navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný orgán, predložil zámer na zaujatie stanoviska podľa § 23 ods. 1 zákona dotknutým obciam, dotknutým orgánom, rezortnému orgánu a povoľujúcemu orgánu a zverejnilo ho na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-kosice-usek-trate-liptovsky-miku-2> dňa 25.7.2018.

Na OÚ Liptovský Mikuláš boli doručené stanoviská dotknutých orgánov a verejnosti. V zmysle § 29 ods. 10 zákona OÚ Liptovský Mikuláš ako príslušný orgán prerušil konanie listom OU-LM-OSZP-2018/08286-033-Pa zo dňa 30.08.2018 a požiadal navrhovateľa o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk, ktoré sú nevyhnutné na rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena má posudzovať podľa tohto zákona.

Navrhovateľ doručil prostredníctvom spracovateľa zámeru doplňujúce informácie v zmysle citovaného paragrafu listom zo dňa 1.10.2018.

Na základe toho príslušný orgán vydal pod číslom OU-LM-OSZP-2018/08286-045-Pa zo dňa 25.10.2018 rozhodnutie o tom, že sa činnosť bude posudzovať podľa zákona. Na webovej stránke informačného systému (link vyššie) bolo rozhodnutie zverejnené 29.10.2018. K zámeru sa vyjadrilo 14 dotknutých orgánov a obcí a prišlo 9 stanovísk zo strany zástupcov verejnosti, z ktorých niektorí sa opakovane vyjadrili aj k doplňujúcim informáciám. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 6.12.2018 a v ten istý deň bolo zverejnené aj právoplatné rozhodnutie.

Po prerokovaní návrhu rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti bol rozsah hodnotenia vydaný OÚ Liptovský Mikuláš dňa 13.11.2018 pod číslom OU-LM-OSZP-2018/08286-048-Pa. Na webovej stránke enviroportáli bol zverejnený 20.11.2018. Na rozsah hodnotenia reagovalo mesto Liptovský Mikuláš.

Správa o hodnotení bola spracovateľom vypracovaná v máji 2019 a predložená na OÚ Liptovský Mikuláš podľa § 31 ods. 5 zákona, zverejnená na webovej stránke informačného systému (link vyššie) bola dňa 15.5.2019 s informáciou, že verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods. 1 zákona na adresu: Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš.

OÚ Liptovský Mikuláš zaslal informáciu o dokumentácii správy o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona listom OU-LM-OSZP-2019/00327-053-Pa, OU-LM-OSZP-2018/08286-Pa zo dňa 15.5.2019 na vyjadrenie nižšie uvedeným dotknutým obciam, rezortnému orgánu, dotknutým orgánom, povoľujúcim orgánom a verejnosti, ktorá zaslala svoje vyjadrenie k Zámeru navrhovanej činnosti.

Dotknuté orgány:

1. Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie 19, 010 01 Žilina
2. Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, A. Kmeťa 17, 010 01 Žilina
3. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Pozemkový a lesný odbor, Kollárova 2, 031 01 Liptovský Mikuláš
4. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Nám. Osloboditeľov 1, Liptovský Mikuláš
5. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, ŠVS, ŠSOH, ŠSOO, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš
6. Okresné riaditeľstvo HaZZ Liptovský Mikuláš, Podtatranského 25, Liptovský Mikuláš
7. ŠOP SR S-TANAP, Kpt. Nálepku 2, 059 21 Svit
8. ŠOP SR S-NAPANT, Partizánska cesta 69, 974 01 Banská Bystrica
9. Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina

Povoľujúce orgány:

10. Obec Liptovská Porúbka, Obecný úrad 149, 033 01 Liptovský Hrádok
11. Mesto Liptovský Hrádok, Hviezdoslavova 170, 033 01 Liptovský Hrádok
12. Mesto Liptovský Mikuláš, Štúrova 1981/41, 031 42 Liptovský Mikuláš
13. Obec Podtureň, Obecný úrad 164, 033 01 Liptovský Hrádok
14. Obec Liptovský Ján, Jána Kalinčiaka 39, 032 03 Liptovský Ján
15. Obec Uhorská Ves, Stará 53, 032 03 Liptovský Ján
16. Obec Závažná Poruba, Hlavná 135, 032 02 Závažná Poruba
17. Obec Galovany, Obecný úrad 67, 032 11 Svätý Kríž
18. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor cestnej dopravy a poz. komunikácií, Nám. Osloboditeľov 1, Liptovský Mikuláš
19. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš

Povoľujúci a zároveň rezortný orgán:

20. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

Dotknutá verejnosť (v štádiu rozosielania správy o hodnotení):

21. Združenie domových samospráv, P.O.BOX 2 i 8, 850 00 Bratislava - Petržalka.
22. Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Lipt. Mikuláš
23. Ing. Andrej Ohrad'an, Nábr. Janka Kráľa č. 4615/1 A, 031 01 Liptovský Mikuláš
24. Ing. Milan Skerl a Mgr. Ingrid Skerlová, M. Pišúta 1042/12, 031 01 Liptovský Mikuláš,
25. Ladislav Mlynarčík, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
26. Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš
27. Ing. Ivan Sálus, Sihotská 475/36, 031 04 Liptovský Mikuláš
28. Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš

Na vedomie:

29. REMING CONSULT, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
30. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Na OÚ Liptovský Mikuláš bolo k správe o hodnotení doručených 12 stanovísk dotknutých orgánov a obcí a 2 stanoviská zo strany verejnosti.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 5. etapa“ predpokladané vplyvy zasiahnu do katastra dotknutých obcí Liptovská Porúbka, Liptovský Hrádok, Podtureň, Liptovský Ján, Uhorská Ves, Závažná Poruba, Liptovský Mikuláš, Galovany.

Na základe vyššie uvedených skutočností sa uskutočnilo 6 verejných prerokovaní, 2 z nich boli spoločné pre viaceré dotknuté obce. Záznamy z verejných prerokovaní spolu v plnom znení s prezenčnými listinami sú k nahliadnutiu ako súčasť spisu.

Verejné prerokovania navrhovanej činnosti na jednotlivých dotknutých obciach sa uskutočnili v nasledujúcich termínoch:

11.6.2019 v obci Podtureň

12.6.2019 v obci Liptovský Ján

12.6.2019 v obci Uhorská Ves

13.6.2019 v Liptovskom Hrádku pre obce Liptovský Hrádok a Liptovská Porúbka

13.6.2019 v obci Závažná Poruba

19.6.2019 v Liptovskom Mikuláši pre mesto Liptovský Mikuláš a obec Galovany

Následne uvádzame stručný výpis zápisníc z verejných prerokovaní, obsahujúce základné okruhy diskutovaných problémov, hlavné požiadavky účastníkov prerokovania a vyjadrenie navrhovateľa na vznesené požiadavky (označené kurzívou).

Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre mesto LIPTOVSKÝ HRÁDOK a obec LIPTOVSKÁ PORÚBKA konaného dňa 13. júna 2019 vo veľkej zasadačke MsÚ Liptovský Hrádok

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre mesto Liptovský Hrádok a obec Liptovská Porúbka bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Prítomní:

Za mesto Liptovský Hrádok

primátor Mgr. Branislav Tréger, PhD.
Ing. Zuzana Strapoňová, vedúca OVŽPaD
Ing. Viera Malastová, referent OVŽP a D
starostka Mgr. Jana Gazdičová
Mgr. Jaroslav Miček
Mgr. Daniel Ondreáš
Mgr. Michaela Seifertová
Ing. Martin Vangel
Ing. Ján Šimo

Za obec Liptovská Porúbka

Za navrhovateľa ŽSR

Za rezortný orgán MDV SR

Za REMING CONSULT a.s.

Klub Z P S vo vibroakustike

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal primátor mesta Liptovský Hrádok Branislav Tréger.

Prítomných zástupcov rezortného orgánu a navrhovateľa predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky.

Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate.

Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate.

Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povolovacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zameriaval na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samosprávy, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

V rámci diskusie niektorí občania položili doplňujúce otázky

Občan:

Kde budú umiestnené protihlukové steny v Liptovskom Hrádku?

Odpoveď Ing. Šimo:

Prakticky okolo celej železničnej trate v katastri Liptovského Hrádku.

Občan:

Z akého budú materiálu? Je možné ich pokryť nejakým vegetačným porastom?

Odpoveď Ing. Šimo:

V súčasnosti existujú technológie, ktoré umožňujú dosiahnuť pohltivé vlastnosti aj pri sklenených protihlukových stenách. Vegetačný porast môže znížiť účinnosť pohltivosti PHS.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

V okolí železničných tratí dochádza jemným obrusom koľajníc a kolies k tvorbe červeného prachu, ktorý postupne pokrýva bezprostredné okolie železničných tratí. Preto neodporúčame inštalovať presklené protihlukové steny.

Občan:

Je na tomto úseku plánovaná výstavba ekomostov?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Potreba ekomostov a opatraní potrebných pre zabezpečenie migrácie zveri bola konzultovaná so štátnou ochranou prírody. Vzhľadom na urbanizované územie a existenciu diaľnice požadujú oplotiť železničnú trať z južnej strany od veľkého kruhového objazdu – odbočky na Demänovú až po most ponad Váh. Pod mostom ponad Váh budú ponechané dostatočné odstupy žel. násypov od brehovej čiary tak, aby pri bežnom prietoku bolo pod mostom vedľa toku zabezpečený komfortný suchý prechod pre zver, ktorý nadväzuje na umiestnenie estakády na diaľnici.

Občan:

Kedy bude stavebné povolenie?

Odpoveď Ing. Vangel:

Stavebné povolenie na samotné žel. teleso už bolo vydané, postupne získavame ďalšie stavebné povolenia na objekty, ktoré majú ukončené majetkovoprávne vysporiadanie.

Občan:

Kto bude financovať objekty, ktoré nebudú realizované v rámci modernizácie žel. trate?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Bohužiaľ, vybudovanie súbežnej komunikácie nie je možné financovať z OPII určených na modernizáciu žel. trate. Uvedené financie sú viazané na objekty nevyhnutné pre prevádzku novej trate. Uvedené objekty zostávajú súčasťou projektu pre povolenie a majetkoprávne vysporiadanie. Samotná príprava líniových stavieb podľa našich skúseností trvá 7-15 rokov, je preto veľkou výhodou, že tieto cestné objekty budú pozemkovo pripravené a povolené v rámci stavby modernizácie žel. trate. Informáciu, že uvedené objekty nebudú financované zo zdrojov

OPII, majú samosprávy v dostatočnom predstihu, je potrebné vyvolať rokovania s vyšším územným celkom, rezortným orgánom, SSC a ostatnými dotknutými obcami pre hľadanie zdrojov na vybudovanie týchto stavieb.

Občan:

Kedy sa to bude stavať?

Odpoveď Mgr. Miček:

Optimistický výhľad je rok 2020. Reálnejšie je však čerpanie z ďalšieho programovacieho obdobia v rokoch 2021-2027. Výstavba bude trvať 3 roky.

Občan:

Kde bude zastávka v Liptovskom Jáne?

Odpoveď Ing. Vangel:

Ukázal na mape polohu novej zastávky.

Občan:

Čo bude s mostom cez rieku Belá?

Odpoveď Ing. Vangel:

Bude prestavaný na železobetónový most v existujúcej polohe.

Občan:

Ako sa bude stavať? Po akých etapách?

Odpoveď Ing. Vangel:

V rámci projektovej dokumentácie je navrhnutý plán organizácie výstavby. Ten však nie je pre zhotoviteľa záväzný. Zhotoviteľ tento plán prispôbi technológii, ktorú má záujem na stavbe použiť. Celá stavba (20 km) má trvať 36 mesiacov, výhodou je, že v úseku LM-LH sa stavia „na zelenej lúke“, preto stavba pôjde rýchlejšie, ako v prípade, kedy sa modernizácia realizuje za prevádzky v existujúcom telese.

Občan:

Koľko m je ochranné pásmo?

Odpoveď Ing. Miček:

60m.

Občan:

Do podchodu pre peších sa zmestí aj cyklista?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno, ale pre bezpečný prechod bude musieť zísť z bicykla.

Občan:

Je v novom plánovanom podjazde v LH navrhovaný aj chodník?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno.

Občan:

Sú na novom nadjazde chodníky?

Odpoveď Ing. Vangel:

Nie.

Občan:

Čo bude s pôvodnou traťou?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Samosprávy prejavili záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy či cesty.

V Liptovskom Hrádku 13.6.2019

Zapísala: Mgr. Seifertová, Ing. Malastová

Príloha: Prezenčná Listina zo dňa 13.6.2019

Záznam z verejného prerokovania v obci LIPTOVSKÝ JÁN konaného dňa 12. júna 2019

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre obec Závažná Poruba bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Prítomní:

Za obec

Za navrhovateľa ŽSR

Za rezortný orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Mgr. Juraj Filo

Mgr. Jaroslav Miček

Ing. Milan Mečár

Mgr. Daniel Ondreáš

Za REMING CONSULT a.s.

Mgr. Michaela Seifertová

Ing. Slavomír Podmanický

Ing. Martin Vangel

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce Mgr. Juraj Filo.

Prítomných predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky.

Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate. Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povolovacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zameral na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samospráv, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

Starosta p. Filo:

Ako pôjde cesta do Liptovského Jána – nadjazdom, alebo podjazdom?

Odpoveď Ing. Vangel:

Nadjazdom. Žel. trať bude v záreze.

Starosta p. Filo:

Bude vybudovaná cesta do Záv. Poruby?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Bohužiaľ, vybudovanie súbežnej komunikácie nie je možné financovať z OPII určených na modernizáciu žel. trate. Uvedené financie sú viazané na objekty nevyhnutné pre prevádzku novej trate. Uvedené objekty zostávajú súčasťou projektu pre povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. Samotná príprava líniových stavieb podľa našich skúseností trvá 7-15 rokov, je preto veľkou výhodou, že tieto cestné objekty budú pozemkovo pripravené a povolené v rámci stavby modernizácie žel. trate. Informáciu, že uvedené objekty nebudú financované zo zdrojov OPII, majú samosprávy v dostatočnom predstihu, je potrebné vyvolať rokovania s vyšším územným celkom, rezortným orgánom, SSC a ostatnými dotknutými obcami pre hľadanie zdrojov na vybudovanie týchto stavieb.

Starosta p. Filo:

Ako bude riešený hluk?

Odpoveď Ing. Vangel:

V zmysle hlukovej štúdie budú vybudované protihlukové steny, modernizovaná žel. trať však bude v porovnaní s existujúcou celkovo tichšia. Koľaje budú zvarené do jedného celku ako „bezstyková koľaj“, na železobetónových mostoch bude vybudované priebežné koľajové lôžko, takže podvaly už nebudú ukotvené priamo na konštrukcii ocelových mostov, čo v minulosti spôsobovalo významný zdroj hluku a vibrácií.

P. Droppová:

Budú na zastávke stáť vlaky IC?

Odpoveď Ing. Mečár:

Nie.

P. Droppová:

Prečo sa to prekladá kvôli vyššej rýchlosti, keď etapa 2-4. (Lučivná – Kráľova Lehota) sa nemodernizuje?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Aj tento úsek bude modernizovaný na vyššiu rýchlosť.

Odpoveď Ing. Mečár:

Prvá štúdia realizovateľnosti bola urobená v roku 2007. Následne bola spravená druhá v roku 2015, ktorá nepotvrdila efektivitu preložiek v tomto úseku. V prípade, ak narastie objem prepravovaného tovaru a osôb však môže dôjsť k prehodnoteniu trasovania.

Odpoveď Ing. Podmanický:

Dôvodom preložky bol aj aktívny zosuv Okoličné, ktorý by bolo potrebné stabilizovať investične a technicky náročnými riešeniami, nevhodné podložie ŽST Lipt. Mikuláš a potrebou vybudovať estakádu v prípade zvýšenia rýchlosti v nadväzujúcom úseku smerom na Strečno.

P. Cheben:

Prečo prekladajú plyn do ich záhrady a na miesto, kde už dnes stojí dom?

Odpoveď Mgr. Seifertová

Riešenie vecných bremien a majetkovoprávneho vysporiadania nie je predmetom tohto stretnutia a nevieme odpovedať na tak podrobné otázky. Je potrebné sa obrátiť priamo na projektanta.

P. Cheben:

Načo je tam tá cesta, budú mať hluk?

Odpoved' Ing. Vangel:

Cesta je potrebná pre prístup na zastávku a v ďalšom pokračovaní výhľadovo na most ponad Váh.

P. Droppová:

Prečo sa nešlo vyššie od Jána, aby to nešlo tak blízko popri domoch?

Odpoved' Ing. Podmanický:

Potrebné polomery železničnej trate nedovoľujú pri tak vysokých rýchlostiach také zákruty – je naopak potrebné narovnávanie trate.

Starosta p. Filo:

Inžinierske siete na pozemku zhodnocujú pozemok. Ľudia majú rodinné domy aj 20 m od železnice, vďaka zastávke bude možný ďalší rozvoj obce.

P. Droppová:

Dlho sa stavala diaľnice D1, teraz sa zase má stavať železnica, keby sa to dalo postaviť ako s Arabeliným prsteňom – hneď...

Odpoved' Ing. Podmanický:

Celá stavba (20 km) má trvať 36 mesiacov, výhodou je, že v úseku LM-LH sa stavia „na zelenej lúke“, preto stavba pôjde rýchlejšie, ako v prípade, kedy sa modernizácia realizuje za prevádzky v existujúcom telese. Úsek, ktorý sa priamo dotýka obce, bude určite trvať menej, ako 3 roky.

P. Frohlichová:

Ako bude vyzerat' preložka toho toku?

Odpoved' Ing. Vangel:

Pôvodný tok bude približne v dĺžke 300m odklonený tak, aby sa vykrižoval so žel. traťou. Brehy budú spevnené lomovým kameňom.

P. Droppa:

Aký prietok bude v potoku Štiavnica?

Odpoved' Mgr. Seifertová:

Pre každý vodný tok sme kupovali údaje od SHMU na 100-ročnú vodu, aby bolo počítané pri návrhoch s dostatočnou rezervou. Prietok bude zachovaný, tok bude pre prípad vysokej vody prepojený s Váhom.

P. Cheben:

Kedy sa to bude stavať?

Odpoved' Ing. Mečár:

Optimistický výhľad je rok 2020. Reálnejšie je však čerpanie z ďalšieho programovacieho obdobia v rokoch 2021-2027. Výstavba bude trvať 3 roky.

P. Cheben:

Za tri roky sa to podľa jeho skúseností nedá postaviť.

Odpoved' Ing. Podmanický:

Stavebná firma bude mať ako jednu zo súťažných podmienok výstavbu za 36 mesiacov. V súčasnosti je vo výstavbe oveľa náročnejší úsek medzi Považskou Bystricou a Púchovom, kde sú vo výstavbe dokonca 2 tunelové objekty a okrem zdržania z dôvodu neočakávanej geológie v tuneli nedochádza k zdržaniu.

Odpoved' Ing. Mečár:

Na úseku medzi Bratislavou a Žilinou nedošlo k zdržaniu viac, ako 1 rok a to boli objektívne technické príčiny.

P. Droppa:

Kde bude protihluková stena? Zastávka bude pod úrovňou terénu?

Odpoved' Ing. Vangel

Ukázal na mape. Trať bude z veľkej časti zapustená pod úrovňou terénu vrátane navrhovanej novej zastávky Lipt. Ján.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre mesto LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ a obec GALOVANY konaného dňa 19. júna 2019

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre mesto Liptovský Mikuláš a obec Galovany bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Prítomní:

Za mesto Liptovský Mikuláš

Za obec Galovany

Za navrhovateľa ŽSR

Za rezortný orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Za REMING CONSULT a.s.

Klub Z P S vo vibroakustike

primátor Ing. Ján Blcháč, PhD

zást. primátora Ľuboš Trizna

starosta Miroslav Kubáň

Mgr. Jaroslav Miček

Ing. Milan Mečár

Mgr. Daniel Ondreáš

Ing. Slavomír Podmanický

Mgr. Michaela Seifertová

Ing. Martin Vangel

Ing. Jana Balážiková

Ing. Ján Šimo

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal primátor mesta Liptovský Mikuláš Ján Blcháč, PhD.

Prítomných zástupcov rezortného orgánu a navrhovateľa predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky. Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate. Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povolenacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania.

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zamerail na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samosprávy, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

Ing. Lengyel (mesto LM):

Je možné zmeniť rozhodnutie ohľadne financovania ciest, ktoré boli na základe rokovaní s JASPERS vylúčené ako samostatne financované stavby?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

JASPERS navrhoval aj ďalšie stavebné objekty vylúčiť z projektu. Financie sú určené na modernizáciu železničnej trate a objekty, ktoré priamo súvisia s modernizáciou, resp. sú vyvolanou investíciou. Niektoré objekty sa nám podarilo obhájiť (podjazd v Liptovskom Hrádku, ktorý priamo nesúvisí s prevádzkou modernizovanej žel. trate, ale je nevyhnutný práve počas realizácie, kedy bude zabezpečovať náhradnú cestu počas opravy mosta na ceste 1/18), iné nie. Nepredpokladáme, že dôjde k prehodnoteniu financovania uvedených ciest. Uvedené objekty zostávajú súčasťou projektu pre povolenie a majetkoprávne vysporiadanie. Samotná príprava liniových stavieb podľa našich skúseností trvá 7-15 rokov, je preto veľkou výhodou, že tieto cestné objekty budú pozemkovo pripravené a povolené v rámci stavby modernizácie žel. trate.

Ing. Milan Mečár:

Potvrdzuje slová p. Seifertovej, že tieto objekty sú definitívne vyňaté z financovania EÚ v rámci predmetnej stavby modernizácie ŽSR.

Ing. Slavomír Podmanický:

Financovanie EÚ neznamená 100% preplatenia, určité percento aj so schválených investícií si štát prípadne ŽSR musia dofinancovať sami.

Ing. Lengyel (mesto LM):

Ako to bude s hlukom na Nábřeží Dr. A. Stodolu a 4. apríla?

Odpoveď p. Šimo:

Hluková štúdia nepreukázala efektivitu umiestňovania protihlukovej steny v tomto úseku. Akustická situácia po realizácii stavby bola namodelovaná, ale každý predikčný model má svoje nedostatky. Preto je potrebné po realizácii stavby a po spustení trate do prevádzky vykonať ďalšie merania a overiť, či sú dodržané hygienické limity. V prípade, že nie sú dodržané, bude potrebné navrhnuť ďalšie protihlukové opatrenia. Treba si však uvedomiť, že každá doprava má svoje limity a žiaľ, neexistuje spoločný hluk, všetko je vyhodnocované samostatne.

Ing. arch. Bachtiková (mesto LM):

Nebude hluk negatívne ovplyvňovať obyvateľov? Ak sa potom zistí, že sú potrebné protihlukové steny, aký to bude mať vplyv na vydané územné rozhodnutie?

Odpoveď p. Šimo:

Dominujúcim negatívnym vplyvom na akustickú situáciu v katastri mesta Liptovský Mikuláš predstavuje diaľnica D1, čo potvrdili aj merania. Odporúča mestu, aby si zabezpečilo merania hluku a žiadalo NDS o doplnenie protihlukových opatrení na diaľnici. Vzhľadom na súčasnú situáciu a umiestnenie trate za diaľnicu (v smere od Lipt. Mikuláša) nebude mať významný dopad na zhoršenie akustickej situácie.

Odpoveď Ing. Podmanický:

Prípadné doplnenie protihlukových opatrení bude riešené v rámci zmeny stavby pred dokončením, nebude sa meniť vydané územné rozhodnutie, nebude sa jednať o nový záber pozemkov.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

V súčasnosti sú železničné mosty riešené prevažne ako oceľové, podvaly sú upevňované priamo na oceľovú konštrukciu mosta, čo spôsobuje šírenie hluku aj vibrácií. V rámci modernizácie budú všetky mosty vybudované ako železobetónové, na moste bude umiestnené priebežné koľajové lôžko, čiže podvaly sa umiestnia na štrkové lôžko, čo významne eliminuje šírenie hluku a vibrácií a výrazne sa zlepši akustická situáciu v okolí žel. trate.

Odpoveď Ing. Milan Mečár:

Výrazne zlepšenie v súvislosti s hlukom je aj vďaka obnove vozňov dopravníc.

P. Trizna:

V mape boli okrem červenej a modrej stavby zobrazené aj fialové objekty. Prečo?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Fialovou sú zobrazené komunikácie, ktoré budú financované v rámci realizácie modernizácie žel. trate, nakoľko súvisia s výstavbou resp. prevádzkou trate (prístupové komunikácie k portálom, zastávkam a pod.), sú to vyvolané investície, ktoré priamo nesúvisia s dráhou.

Ing. Lengyel (mesto LM):

Ako to bude so staveniskovou dopravou, kedy sa tým bude zaoberať zhotoviteľ?

Odpoveď Ing. Martin Vangel:

Projektová dokumentácia vo vyšších stupňoch obsahuje projekt organizácie výstavby, kde sú vyznačené doporučené trasy pre zhotoviteľa. Avšak tento projekt nie je pre zhotoviteľa záväzný a on môže organizáciu výstavby zmeniť podľa vlastných možností a technológií. Čo sa týka využitia komunikácií, to vždy musí odsúhlasiť so správcom komunikácie a ten mu môže určiť trasy, prípadne podmienky využitia. Zhotoviteľ požiada mesto o určenie vhodných prístupových trás, všetko sa realizuje na základe dohody.

p. Kubáň (starosta Galovany):

Žiadame po realizácii zmeniť názov tunela. Namiesto názvu „Tunel Paludza“ žiadame o premenovanie na „Tunel Gálovany“. Existujúca výhybňa Palúdza by mala na pamiatku nie mať názov zaplavenej obce, avšak nový tunel by už mal mať názov podľa existujúcej obce, ktorou sú Galovany.

Odpoveď Ing. Vangel:

V priebehu povoľovacieho konania pre zachovanie kontinuity musíme ponechať názov Paludza, následne pred uvedením do prevádzky by nemal byť problém tento názov zmeniť.

p. Kubáň (starosta Galovany):

Bude v tuneloch stála prevádzka obsluhy?

Odpoveď Ing. Martin Vangel:

Tunel bude monitorovaný.

p. Kubáň (starosta Galovany):

Kto bude udržiavať prístupové komunikácie k portálom tunela, a kto poľnú cestu, na ktorú sú portálové komunikácie pripojené? Obec, alebo ŽSR? Bude zamedzený vstup do tunela?

Odpoveď Ing. Mečár:

Prístupové cesty budú v správe ŽSR. Tunel bude vybavený kamerovým systémom.

Primátor Ing. Blcháč:

Pocitovo – subjektívne o koľko bude nižší hluk?

Odpoveď Ing. Šimo:

Je to ťažko takto odhadnúť, ale jedná sa o zlepšenie o cca 5dB, čo je vlastne trojnásobné zlepšenie (jedná sa o dekadickú funkciu).

Občan (Okoličné):

Bude výsadba stromov súčasťou stavby?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Súčasťou stavby je aj výsadba kríkov na svahoch násypu. Pri žiadostiach o výrub žiadame, aby kríky, ktoré budú vysadené, boli zohľadnené v určovaní finančnej náhrady za výrub. ŽSR preferuje výrub stromov riešiť finančnou náhradou, nie náhradnou výsadbou. Tento príjem obce je viazaný na starostlivosť o zeleň a výsadbu stromov a mesto môže podľa potreby a najmä so znalosťou miestnych pomerov vykonať výsadbu v meste. V prípade, ak by bola ŽSR povinná riešiť náhradnú výsadbu, ŽSR by musela vysúťažiť firmu, ktorá by sa o stromy musela starať v zmysle zákona až po dobu 3r.

Primátor Ing. Blcháč:

Na záver by rád povedal, že územné rozhodnutie je platné od roku 2008. Dnes máme rok 2019 a pevne verí, že stavba sa postaví čo najskôr.

Záznam z verejného prerokovania v obci PODTUREŇ konaného dňa 11. júna 2019

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre obec Podtureň bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT, a.s.

Prítomní:

Za rezortný orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR
Za REMING CONSULT a.s.

Ing. Milana Mečár
Ing. Slavomír Podmanický
Mgr. Michaela Seifertová
Ing. Martin Vangel

Prítomných predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky. Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate. Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povolenacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania.

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zameriaval na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samosprávy, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

P. Vejo:

Kadiaľ bude chodiť stavenisková doprava?

Odpoveď Ing. Vangel:

V rámci projektu je vypracovaný plán organizácie výstavby. Navrhovaný postup výstavby nie je pre zhotoviteľa záväzný. Zhotoviteľ môže organizáciu výstavby zmeniť podľa vlastných možností a technológií. Čo sa týka využitia komunikácií, to vždy musí odsúhlasiť so správcom komunikácie a ten mu môže určiť trasy, prípadne podmienky využitia. Zhotoviteľ požiada mesto o určenie vhodných prístupových trás, všetko sa realizuje na základe dohody.

Celá stavba (20 km) má trvať 36 mesiacov, výhodou je, že v úseku LM-LH sa stavia „na zelenej lúke“, preto stavba pôjde rýchlejšie, ako v prípade, kedy sa modernizácia realizuje za prevádzky v existujúcom telese.

Odpoveď Ing. Podmanický:

Súčasťou majetkovoprávneho vysporiadania je aj výkup pozemkov pre plánovanú cestu, ktorá vedie súbežne s navrhovanou železničnou traťou. V prípade potreby je možné uvedené plochy využiť pre prístup na stavenisko.

Občan:

Bude most ponad Váh odhlučnený?

Odpoveď Ing. Vangel:

V súčasnosti sú železničné mosty riešené prevažne ako ocelové, podvaly sú upevňované priamo na ocelovú konštrukciu mosta, čo spôsobuje šírenie hluku aj vibrácií. V rámci modernizácie budú všetky mosty vybudované ako železobetónové, na moste bude umiestnené priebežné koľajové lôžko, čiže podvaly sa umiestnia do štrkového lôžka, čo významne eliminuje šírenie hluku a vibrácií a výrazne sa zlepší akustická situáciu v okolí žel. trate.

P. Vejo:

Po navrhovanej železničnej trati bude jazdiť osobná aj nákladná doprava?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno.

P. Vejová:

Na čo mal slúžiť most cez Váh, ktorý bol vylúčený z financovania v rámci modernizácie žel. trate? Pre obyvateľov, alebo aj v rámci výstavby?

Odpoveď Ing. Podmanický:

Uvedený most mal slúžiť obyvateľom Podturne pre prístup na novú žel. zastávku v Lipt. Jáne.

P. Vejová:

Ako sa nová železničná trať napojí na existujúcu?

Odpoveď Ing. Vangel:

Navrhovaná žel. trať prejde novým žel. mostom ponad cestu 1/18 a následne sa napojí do pôvodného žel. telesa.

P. Vejo:

Kedy sa to postaví?

P. Vozáriková:

A postaví sa to vôbec?

Odpoveď Ing. Mečár:

Optimistický výhľad je rok 2020. Reálnejšie je však čerpanie z ďalšieho programovacieho obdobia v rokoch 2021-2027. Výstavba bude trvať 3 roky.

p. Vejová:

Ako bude riešená autobusová stanica v Liptovskom Mikuláši?

Odpoveď Ing. Mečár:

V rámci modernizácie bude v blízkosti novej žel. stanice na spevnenej ploche vybudované zariadenie staveniska. Túto plochu v prípade záujmu mesta LM je možné využiť na výstavbu autobusovej stanice. Preloženie autobus. stanice však nebude riešené v rámci modernizácie žel. trate.

P. Lendel:

Je možné s JASPERS rokovať o financovaní autobusovej stanice?

Odpoveď Ing. Mečár:

V minulosti boli vybudované terminály intermodálnej osobnej prepravy, ktoré boli financované z fondov Európskej únie, čiže určite je možné hľadať takýto zdroj financovania. Nie je to však možné financovať v rámci modernizácie žel. trate, nakoľko prostriedky musia byť viazané na

projekt modernizácie a s ním nevyhnutne súvisiace vyvolané investície, ktorou však preložka autobusovej stanice nie je.

Občan:

Nie sú stotožnení so stavbou, kvôli skráteniu sa zničí veľký kus prírody.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Nie je možné na časové skrátenie jazdy pozerat' v lokálnom merítke, pretože ide o medzinárodný koridor, kde dôjde k celkovému skráteniu aj o niekoľko hodín. Preložka trate umožní využiť existujúce teleso na vybudovanie napríklad cyklotrasy.

Odpoveď Ing. Mečár:

Na opustenom telese je možné vybudovať aj cestnú komunikáciu, teleso je dostatočne únosné. Preložka trate umožní zároveň priamy prístup k Liptovskej Mare. Napríklad aj v Rakúskej obci St. Anton am Arberg nastal po vymiestnení žel. trate z centra rozvoj.

P. Vejo:

Občania v zásade vítajú modernizáciu trate, avšak boja sa, ako bude samotná komplikovať život a ako bude dlho trvať.

Odpoveď Ing. Vangel:

Celý úsek (20km) by mal trvať 36 mesiacov, čiže výstavba bude obec Podtureň negatívne ovplyvňovať menej, ako 3 roky.

Záznam z verejného prerokovania v obci UHORSKÁ VES konaného dňa 12. júna 2019

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre obec Uhorská Ves bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Prítomní:

Za obec

Za navrhovateľa ŽSR

Za rezortný orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Za REMING CONSULT a.s.

Vladimír Multáň

Mgr. Jaroslav Miček

Ing. Milan Mečár

Mgr. Daniel Ondreáš

Ing. Slavomír Podmanický

Mgr. Michaela Seifertová

Ing. Martin Vangel

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce Vladimír Multáň.

Prítomných predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky. Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate. Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe

ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povŕovacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania.

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zameriaval na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samosprávy, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

Občan:

Ako budú riešené protihlukové steny?

Odpoveď Ing. Vangel:

Na základe hlukovej štúdie bol navrhnutý rozsah protihlukových stien. Pre Uhorskú Ves je podstatná PHS v dĺžke 955m, ktorá bude realizovaná na severnej strane žel. trate pri zastávke Liptovský Ján.

Občan:

Čo sa stane s minerálnou vodou Uhorčanka? Nespôsobí realizácia stavby, že sa stratí? Nestratíme vodu v studniach?

Odpoveď Ing. Podmanický:

V rámci projektu bol vypracovaný inžiniersko – geologický a hydrogeologický prieskum, uvedený zdroj vody sa nachádza za Váhom (medzi plánovanou stavbou a minerálnym zdrojom tečie rieka Váh). Nepredpokladáme vplyv na zdroj minerálnej vody, ako opatrenie je možné realizovať hydrogeologický monitoring počas výstavby.

Starosta p. Multáň:

Požadujeme počas stavby vykonávať takýto hydrogeologický monitoring.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

V prípade, ak dôjde vplyvom stavby k strate vody v studniach, bude v rámci realizácie riešený náhradný zdroj vody.

Občan:

Ako bude riešená preložka vodného toku Štiavnica? Bude zachovaný tok cez Uhorskú Ves, alebo sa zaústi do Váhu?

Odpoveď Ing. Vangel:

Tok bude približne v dĺžke 300m preložený do novej polohy tak, aby bol vedený popod navrhovanú žel. trať (ukázal na mape). Preložka bude zaústená do pôvodného koryta, pre prípad vysokého stavu hladiny vody bude zaústená aj do koryta Váhu.

Občan:

Nebolo namiesto zárezu lepšie postaviť tunel?

Odpoveď Ing. Vangel:

Aj tento variant bol skúmaný, neukázal sa však ekonomicky a technicky najvýhodnejší. Budovanie tunela by si vyžiadalo ďalšie investície na náročné technické zabezpečenie.

Občan:

Upozorňuje, že v území sa vyskytujú aj 2m záveje, ktoré môžu v záreze spôsobiť prevádzke žel. trate problémy. Jedná sa najmä o cestu 3. triedy, ktorá je medzi poľami. Tam vznikajú záveje.

Odpoveď Ing. Podmanický:

Sneh pre bežnú prevádzku v širšej trati nepredstavuje riziko, problém môže predstavovať namrznutý a nahromadený sneh vo výhybkách, ktorý obmedzí ich funkčnosť. V súčasnosti sú výhybky navrhované ako vyhrievané.

Odpoveď Ing. Mečár:

Je bežnou praxou, že správca cestných komunikácií a aj železničných tratí používa zásnežky. Problémom sú časté odcudzenia, nakoľko ich ľudia používajú na vykurovanie. V prípade snehovej kalamity správca trate disponuje mechanizmami na sprejazdnenie dopravnej cesty.

Občan:

Na jar je v území množstvo vody.

Odpoveď Ing. Vangel:

Železničný zvršok a spodok je navrhnutý s odvodnením.

Občan:

Bývajú vedľa hlučnej diaľnice. Nevedia sa roky domôcť vybudovania protihlukovej steny na diaľnici D1, ktorá bola postavená pred desiatkami rokov. Obávajú sa, že sa situácia ešte zhorší, keď sa postaví žel. trať.

Odpoveď Ing. Vangel:

Modernizovaná žel. trať bude vybudovaná s pružným upevnením, mosty sú riešené ako železobetónové s priebežným koľajovým lôžkom, čiže na rozdiel od existujúcich oceľových mostov je významne eliminovaný prenos hluku a vibrácií, koľaje budú riešené ako zvarené, t.j. bez stykov. Modernizovaná trať bude tichšia, ako existujúca, okrem toho budú v zmysle hlukovej štúdie vybudované protihlukové steny.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

V zmysle platnej legislatívy je hygienický limit pre hluk zo žel. trate a z diaľnice vyhodnocovaný samostatne.

Občan:

Budú ľudia z Liptovského Jána používať vybudovaný nadjazd vpravo od zastávky na skracovanie si cesty.

Odpoveď Ing. Vangel:

Zachováваме existujúci stav, v osi existujúcej komunikácie do Políku vybudujeme nový cestný nadjazd, ponad železničnú trať a ponad navrhovanú prístupovú komunikáciu, ktorá je vedená v súbehu s traťou. Zjazd z komunikácie nadjazdu na prístupovú nebude pre motorové vozidlá umožnený. Toto je zabezpečené iba pre peších ako zabezpečenie prístupu k zastávke z Podturne.

Starosta p. Multáň:

Dnes je možné prejsť do Jána kadekoľvek (aj cez pole). Po novom bude možné prejsť do Jána len po 2 nadjazdoch. Chápem to správne?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno, cez nadjazd do Políku a cez nadjazd na ceste 3. triedy.

Občan:

Ako je riešený prístup pre peších na novú zastávku pre peších?

Odpoveď Ing. Vangel:

Peši sa z Uhorskej Vsi dostanú na zastávku cez existujúcu cestu 3. triedy, po navrhovanom nadjazde a po prístupovej komunikácii, ktorá vedie od cesty 3. triedy k zastávke. K samotnej zastávke je vybudovaná lávka od prístupovej komunikácie, ktorou je zabezpečený bezbariérový prístup na nástupištia.

Starosta p. Multáň:

Požadujeme, aby na nadjazde a komunikáciách vedúcich k zastávke bol navrhnutý chodník. Navrhovaná cesta od zastávky Liptovský Ján až po jej východný koniec popri železničnej trati nevedie nikam, nie je potrebná.

Občan:

Kedy by sa mohlo stavať?

Odpoveď Mgr. Miček:

Optimistický výhľad je rok 2020. Reálnejšie je však čerpanie z ďalšieho programovacieho obdobia v rokoch 2021-2027. Výstavba bude trvať 3 roky.

Občan:

Ako bude riešená výstavba mosta na ceste 3. triedy? Je možné, že obec Uhorská Ves bude odrezaná, pretože ho zbúrajú a bude trvať, kým postavia nový?

Odpoveď Ing. Vangel:

Prístup do obce bude počas celej doby výstavby zachovaný. Je to zákonná povinnosť už len pre zachovanie prístupu pre záchranné zložky.

Občan:

Dá sa ešte poslať pripomienky?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Áno, dôležité je stihnúť termín do 30 dní od vyvesenia Správy o hodnotení. Pripomienky je možné poslať priamo na Okresný úrad do LM, alebo prostredníctvom starostu. Oboje sa považuje za doručenie pripomienok.

Občan:

Hovorili ste o rýchlosti 160 km/hod. Týka sa aj tohto úseku?

Odpoveď Vangel:

Áno.

Občan:

Kým sa to postaví, nebude 160 km/h už málo?

Odpoveď Ing. Mečár:

Cieľová rýchlosť je určená medzinárodnými dohodami o Pan-európskych koridoroch.

Záznam z verejného prerokovania v obci ZÁVAŽNÁ PORUBA zo dňa 13. júna 2019

Záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ pre obec Závažná Poruba bol vyhotovený obcou v spolupráci so zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Prítomní:

Za obec

Za navrhovateľa ŽSR

Za rezortný orgán Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Za REMING CONSULT a.s.

Ing. Pavel Beťko

Mgr. Jaroslav Miček

Mgr. Daniel Ondreáš

Mgr. Michaela Seifertová

Ing. Martin Vangel

Ing. Ján Šimo

Klub Z P S vo vibroakustike

Verejné prerokovanie otvoril a prítomných privítal starosta obce Ing. Pavel Beťko.

Prítomných predstavila zástupkyňa firmy REMING CONSULT Mgr. Michaela Seifertová. Spoločnosť REMING CONSULT a.s. je spracovateľom dokumentácie EIA, spracovateľom projektovej dokumentácie a v predmetnom konaní zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky.

Mgr. Seifertová

Prítomných stručne informovala o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese urobené doteraz a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Zároveň prítomných informovala o možnostiach a spôsobe, ako zaslať k navrhovanej činnosti pripomienky. Zástupkyňa navrhovateľa zhrnula hlavné dôvody prípravy stavby (medzinárodné dohovory a potreba modernizácie technickej infraštruktúry na požadované parametre) a základný opis prvkov modernizovanej železničnej trate. Opísala stav jednotlivých etáp na modernizáciu pripravovaného úseku žel. trate Liptovský Mikuláš – Poprad (navrhovaná činnosť je piatou etapou úseku) a vysvetlila dôvody, na základe ktorých niektoré objekty nebudú financované v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Na tieto objekty bude potrebné hľadať samostatné financovanie. Budú však súčasťou projektových príprav, predmetom povolovacích procesov a majetkoprávneho vysporiadania

Ing. Martin Vangel

Opísal technické riešenie súčasného a navrhovaného stavu, pričom sa zamerl na dopady, ktoré sa budú týkať dotknutého územia. Boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšujú akustickú situáciu v okolí modernizovanej žel. trate v porovnaní so súčasným stavom. Obyvateľom zároveň predstavil iniciatívu samospráv, ktorá prejavila záujem o prevzatie opusteného železničného telesa v miestach, kde bude trať preložená do novej polohy. Železničné teleso je po odstránení štrkového lôžka únosnosťou vhodné na realizáciu cyklotrasy, či cesty.

Starosta p. Beťko:

V roku 2006, keď sa začala príprava tejto 5. etapy, spísali 10 konkrétnych požiadaviek. Podľa jeho informácií boli prijaté takmer všetky s výnimkou dvoch, na týchto požiadavkách budú trvať aj teraz. Cesta, ktorá mala byť vybudovaná popri železnici, je pre nich veľmi dôležitá, pokiaľ by sa používala počas stavby, nech ju ponechajú aspoň ako spevnenú makadamovú až do finálneho vybudovania.

Odpoveď Ing. Vangel:

Nevieme zaručiť, že zhotoviteľ bude používať uvedenú plochu vyhradenú na plánovanú komunikáciu pre prístup na stavbu, nakoľko navrhovaný postup výstavby nie je pre zhotoviteľa záväzný. V závislosti na tom, kto vyhrá súťaž, bude postup výstavby prispôsobený použitej technológii zhotoviteľa.

Občan:

Bude počas výstavby zachovaný nadjazd do Záv. Poruby?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno. Stavba zachováva nadjazd, už pri jeho projektovaní sa počítalo s umiestnením žel. trate vedľa diaľnice.

Občan:

Založili Pozemkové spoločenstvo Luhy. Existujú od roku 2015, predtým existovali ako občianske združenie. Prekládky inžinierskych sietí zaberajú nové pozemky, tie sú do budúcnosti nevyužiteľné – aj keby sa stal pozemok v budúcnosti stavebným, tie inžinierske siete sa nikdy neodstránia. Za vecné bremeno dostávajú smiešne jednorázové sumy. Žiadajú seriózne informovať o obmedzeniach, nielen hovoriť o výhodách. Okolo žel. trate bude ochranné pásmo 60 m, ktoré obmedzí všetkých vlastníkov. Aj teraz dostávajú negatívne stanoviská k novým stavbám kvôli ochrannému pásmu.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Predmetom posudzovania vplyvu na životné prostredie nie je majetkoprávne vysporiadanie. Je pravda, že v okolí žel. trate je ochranné pásmo 60 m. V súčasnosti ŽSR vydávajú negatívne

stanoviská v okolí plánovanej žel. trate, aby nedošlo k situácii, kedy by napríklad novopovolená stavba mohla byť v kolízii s nevyhnutnou preložkou inž. siete a pod. Po ukončení povoľovacieho konania pre všetky súvisiace objekty modernizácie želez. trate (preložky inž. sietí, vyvolané investície) bude vyjadrovanie k stavbám v ochrannom pásme v štandardnom režime. V súčasnosti ŽSR bežne dávajú súhlas na nové stavby v OP, výnimkou sú stavby, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť prevádzky na trati.

Občan:

Sú radi, že budú mať žel. zastávku. Zastávka bude situovaná z ktorej strany diaľnice? Od Poruby?

Odpoveď Ing. Vangel:

Áno, zo strany Záv. Poruby.

Občan:

Cesta je pre nich strategická, úprimne sa viac tešili na cestu, ako na novú žel. zastávku.

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Bohužiaľ, vybudovanie súbežnej komunikácie nie je možné financovať z OPII určených na modernizáciu želez. trate. Uvedené financie sú viazané na objekty nevyhnutné pre prevádzku novej trate. Uvedené objekty zostávajú súčasťou projektu pre povolenie a majetkoprávne vysporiadanie. Samotná príprava líniových stavieb podľa našich skúseností trvá 7-15 rokov, je preto veľkou výhodou, že tieto cestné objekty budú pozemkovo pripravené a povolené v rámci stavby modernizácie želez. trate. Informáciu, že uvedené objekty nebudú financované zo zdrojov OPII, majú samosprávy v dostatočnom predstihu, je potrebné vyvolať rokovania s vyšším územným celkom, rezortným orgánom, SSC a ostatnými dotknutými obcami pre hľadanie zdrojov na vybudovanie týchto stavieb.

Odpoveď Mgr. Miček:

Veľkou výhodou je, že komunikácia už bude povolená.

Občan:

Bude v rámci stavby vybudované parkovisko pri žel. zastávke?

Odpoveď Ing. Vangel:

Nie.

Starosta p. Beťko:

Môžu občania žiadať o nejakú kompenzáciu za to, že sú v ochrannom pásme?

Odpoveď Ing. Vangel:

Nie. Takúto kompenzáciu zákon neumožňuje. Aj v súčasnosti je obec umiestnená v ochrannom pásme diaľnice, ktoré je dokonca 100 m a občania to, že sú v ochrannom pásme nepocitujú.

Odpoveď Mgr. Miček:

Obmedzenia v ochrannom pásme železnice definuje Zákon o dráhach.

Občan:

Ako to bude s hlukom počas výstavby?

Odpoveď Ing. Šimo:

Zhotoviteľ by mal monitorovať hluk počas výstavby a záleží na obci čo všetko zhotoviteľovi dovoľí.

Občan:

A po realizácii stavby? Dostaneme nejaké kompenzácie?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Budú vykonané opätovné merania, ak budú limity prekročené, budú navrhnuté dodatočné opatrenia. Žiadne kompenzácie neboli pri modernizácii riešené, zákon to neumožňuje.

Ing. Šimo:

Limity sú zákonné a Vy sa môžete dožadovať ich splnenia.

Občan:

Je jasné, že pokrok nezastavíme, ale chceme aby boli naše práva dodržané. Nebude sa odrážať hluk od existujúcej protihlukovej steny diaľnice, prípadne sa nezlúči?

Odpoveď Ing. Šimo:

Podobné detaily je možné zmerať až po realizácii stavby. Žiaden model nie je dokonalý. Predikčné modely sú zložitý proces. Nie je možné zadať odrazivosť a pod. Po realizácii stavby sa vykoná kolaudačné meranie skutočného emitovaného hluku a v prípade prekročovania hygienických limitov budú navrhnuté doplnujúce opatrenia. Žiaľ každý zdroj hluku je posudzovaný samostatne.

Občan:

Mali ste oponentúru projektu a hlukovej štúdie?

Odpoveď Mgr. Seifertová:

Na projekt bola vypracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá potvrdila trasovanie trate. Ďalej bola vykonaná MDV SR štátna expertíza a ďalšie stupne dokumentácie boli schválené odborným posudkom ŽSR a schvaľovacím rozhodnutím MDV SR.

Odpoveď Ing. Šimo:

Pojem oponentúra zákon pri hlukových štúdiách nepozná. Zárukou dodržania schválenej metodiky a zodpovednosť za vyhodnotenie spočíva v akreditácii, ktorú má právomoc kontrolovať SNAS (Slovenská národná akreditačná služba) a vykonáva aj dohľad.

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

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku doručené na MŽP SR nižšie uvedené písomné stanoviská. V nasledujúcej časti sú uvedené stanoviská, vyjadrenia a návrhy k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a ich vyhodnotenie, ktoré je označené zvýraznenou kurzívou.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, odd. oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina (list č. 18142/2019/ÚVHR/43822, zo dňa 27.05.2019)

ako príslušný orgán podľa § 3 ods. 1 písm. f), ods. 2 písm. b) a § 7 písm. e) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 355/2007 Z.z.“) podľa § 13 ods. 2 zákona č. 355/2007 Z. z. vydáva toto **záväzné stanovisko**, v ktorom s navrhovanou činnosťou **súhlasí**.

Ďalej sa v stanovisku uvádza:

- Stavba bude počas výstavby aj počas prevádzky zdrojom hluku a vibrácií, ktoré môžu mať negatívny vplyv na verejné zdravie. V predloženej správe sú uvedené návrhy opatrení na ochranu verejného zdravia pred účinkami hluku a vibrácií (časť IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie) počas výstavby aj počas prevádzky železničnej trate. Návrh opatrení vychádza z hlukovej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., september 2018), ktorá je súčasťou predloženej dokumentácie. Na ochranu vonkajšieho prostredia sú navrhované protihlukové clony (PHC), lokalizované pozdĺž trate v katastroch obcí Liptovský Hrádok, Liptovský Ján, Podtureň a Závažná Poruba. Odporúčané parametre PHC:
- hodnoty zvukovej odrazivosti „in-situ“ $DLRI \geq 6$ podľa EN 1793 - 5.
- hodnoty vzduchovej odrazivosti „in-situ“ $DLSi,E \geq 28$, $DLSi,P \geq 28$ a $DLSi,G \geq 28$ čo predstavuje kategóriu vzduchovej nepriezvučnosti D3 podľa STN EN 1793 -6.
- V prípade zdokumentovaného prekročovania prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí (vykonaním meraní hluku akreditovaným subjektom) po sprevádzkovaní stavby sa odporúča prijať opatrenia na ochranu vnútorného prostredia formou zvýšenia zvukovo - izolačných vlastností obvodového plášťa a deliacich konštrukcií obytných budov, pri

súčasnom zachovaní ostatných vlastností chránených miestností, napr. vetranie, vykurovanie a pod. Ďalším navrhovaným opatrením na zníženie emisií hluku priamo zo zdroja je použitie pružných prvkov - podvalov s podvalovými podložkami do konštrukcie koľají a do výhybiek v rámci železničného zvršku v celom úseku. Na mostoch v intraviláne a na mostoch s navrhovanými PHC sa navrhuje použiť pod koľajové lôžko rohože na zníženie sekundárne vyžarovaného hluku z konštrukcie mosta a PHC. Za účelom zníženia vplyvu vibrácií vo vnútornom prostredí budov sa navrhuje použitie rohoží pod koľajové lôžko. Na úsekoch trate, ktorá prechádza zastávaným územím sa navrhuje použiť komplexný systém s útlmom vibrácií min. 90% .

- V časti „Návrh monitoringu pred začatím výstavby, v priebehu výstavby, počas prevádzky a po skončení prevádzky navrhovanej činnosti" predloženej dokumentácie je navrhované vykonanie meraní po spustení stavby do prevádzky za účelom preverenia účinku a rozsahu vykonaných protihlukových opatrení a prípadného doplnenia opatrení na ochranu vnútorného prostredia budov.
- Podľa predloženej dokumentácie navrhovaná činnosť zasahuje na začiatku hodnotného úseku v dĺžke cca 1 300 m do vyhláseného pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov s IO číslom 84 a 85 v k.ú. Liptovská Porúbka (nžkm 239,850 - 241,400). Pre ochranu vodných zdrojov bude zabezpečená nepriepustnosť zemnej pláne pomocou geosyntetickej georohože a zachytávanie dažďovej vody a jej odvedenie mimo tohto pásma trativodným systémom s inštalovaným odlučovačom ropných látok. Nakoľko je trať v tomto úseku situovaná v pôvodnom telese a zemné práce sú v úseku minimalizované a týkajú sa najmä železničného zvršku, nepredpokladá sa znehodnotenie kvality a kvantity vodárenských zdrojov.
- Pre navrhovanú činnosť bolo spracované Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (Drastichová, 2019), v ktorom bolo vyhodnotené zdravotné riziko pôsobenia hluku a vibrácií z navrhovanej činnosti. V závere hodnotenia bolo konštatované, že po zohľadnení navrhovaných opatrení budú hluk aj vibrácie pochádzajúce z prevádzky železničnej trate po modernizácii predstavovať prijateľné zdravotné riziko pre dotknutých obyvateľov, resp. navrhovaná činnosť nebude mať významný vplyv na zdravie dotknutých obyvateľov. Na zamedzenie prípadných nepriaznivých vplyvov na zdravie dotknutej populácie sa odporúča vykonávať pravidelný servis a údržbu zariadení a vlakových súprav, dodržiavať platné predpisy súvisiace s činnosťou prevádzky ŽSR a zabezpečiť navrhnuté opatrenia na zníženie hluku a vibrácií na dotknutom úseku trate.

Pripomienky k protihlukovým opatreniam a opatreniam pre ochranu vôd sú premietnuté do podmienok záverečného stanoviska pre ďalšie povoloňovacie konania. Odporúčanie aplikácie rohoží pod koľajové lôžko nebolo akceptované. Eliminácia hluku na mostných objektoch bude zabezpečená realizáciou priebežného koľajového lôžka (v súčasnosti nie je na mostoch žiadne koľajové lôžko) a nahradením kovových konštrukcií betónovými. Aplikácia rohoží sa odporúča v prípade, že nie je možné uložiť plný výškový profil koľajového lôžka, resp. je žel. zvršok riešený ako pevná jazdná dráha. V intravilánoch bude žel. trať opatrená protihlukovými stenami v rozsahu odporúčanom vypracovanou hlukovou štúdiou. V prípade, že po zrealizovaní modernizovanej žel. trate bude dochádzať k prekračovaniu hygienických limitov, pristúpi sa k individuálnym protihlukovým opatreniam.

Štátna ochrana prírody SR, správa Národného parku Nízke Tatry, Partizánska cesta 69, 974 01 Banská Bystrica (list č. NAPANT/442-001/2019, zo dňa 05.06.2019)

Hodnotenie z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

Hodnotený úsek železničnej trate v nžkm 245,700-254,730 zasahuje **ochranné pásmo Národného parku Nízke Tatry**, kde v zmysle zákona platí 2. stupeň územnej ochrany. Nezasahuje územie európskej sústavy chránených území NATURA 2000 (územia európskeho významu, chránené vtáčie územia).

V k.ú. Liptovská Porúbka pri nžkm 240,100 úsek zasahuje **ochranné pásmo PP Mašiansky balvan s 3. stupňom ochrany**.

Vodný tok Váh je biokoridorom nadregionálneho významu. Vodné toky Štiavnica a Demänovka sú biokoridormi regionálneho významu.

Hodnotená činnosť zasahuje v nžkm 240,800-241,600 do prechodnej zóny **Biosférickej rezervácie Tatry**.

Návrh riešenia:

V doterajšom procese posudzovania navrhovanej činnosti sa Správa NAPANT vyjadrila stanoviskom č. N A PANT/179-001/201 8 zo dňa 22.3.2018, ktorého obsah ostáva v platnosti.

Podmienky rozsahu hodnotenia boli splnené, Správa o hodnotení obsahuje povinné náležitosti podľa zákona a zámer bol dostatočne posúdený.

K predloženej Správe o hodnotení máme nasledovné pripomienky:

- A II. 9.2 Navrhované riešenie: Architektonické riešenie budovy železničnej stanice v Liptovskom Mikuláši (obrázok 3. Vizualizácie navrhovanej ŽST Liptovský Mikuláš na str. 20) predstavuje nebezpečenstvo úhynov voľne žijúceho vtáctva z dôvodu kolízií s presklenými plochami. Podľa § 33 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny za chránené živočíchy sa považujú všetky druhy voľne žijúcich vtákov prirodzene sa vyskytujúcich na európskom území členských štátov Európskej únie. Na elimináciu úmrtí avifauny je nutné navrhnuť účinné opatrenia.
- C II. 7 Fauna (str. 65-71) - opis je všeobecný a stručný, zameraný skôr na zhrnutie celkového počtu druhov šeliem, vtákov, či rýb. Podrobnejšie sa faune, resp. jej migrácii venuje len kapitola „migrácia zveri“. V časti migračné koridory nie je medzi chránenými druhmi živočíchov, u ktorých hrozí stret s koľajovými vozidlami, uvedený druh jež bledý (*Erinaceus concolor*). Rovnako absentuje aj druh bobor vodný (*Castor fiber*). V dôsledku postupného rozširovania areálu výskytu bobra vodného z východu na západ predpokladáme, že môže v budúcnosti dochádzať k častým kolíziám vlakov s týmto druhom najmä v blízkosti vodných plôch.
- C II. 7 Fauna - migračné koridory: Vzhľadom na existenciu významného historického migračného biokoridoru spájajúceho Nízke Tatry s Vysokými Tatrami, existuje spoločenská objednávka na potrebu obnovenia týchto migračných ciest živočíchov, ktoré zanikli aj vybudovaním diaľničného oplotenia. V súčasnosti nastala akútna potreba obnovy tohto historického biokoridoru, ktorý stáročia umožňoval migráciu a výmenu genetických informácií medzi dvoma biocentrami. Preto požadujeme vybudovanie ekologického mosta s parametrami vyhovujúcimi aj najväčším druhom živočíchov (medveď, jeleň, diviak) v úseku medzi Závažnou Porubou a Liptovským Jánom - približne v nžkm 248 - 249, ktorý povedie ponad železničnú trať aj diaľnicu.
- C II. 9 Chránené územia a ich ochranné pásma: v podkapitole Chránené územia, stromy a druhy sú popísané len chránené územia. Opomenuté sú chránené druhy uvádzané v predošlej kapitole Flóra a biotopy.
- C II. 18 Posúdenie očakávaného vývoja, ak by sa činnosť nerealizovala - kapitola sa sústreďuje len na opis nevyhovujúceho stavu a prevádzky železnice. Opomína súčasný

stav okolitého - najmä prírodného prostredia a jeho procesy, ktoré budú stavbou značne zasiahnuté a ovplyvnené.

- C III. 9 Vplyvy na biodiverzitu: vplyv stavby na ÚEV Ďumbierske Tatry je podľa spracovateľa vylúčený z dôvodu vzdialenosti chráneného územia od posudzovanej stavby. S uvedeným nemožno súhlasiť. Realizáciou stavby sa vytvorí/zintenzívni migračná bariéra medzi ÚEV Tatry a ÚEV Ďumbierske Tatry. S obmedzením migrácie je spojená strata konektivity predmetov ochrany, najmä veľkých šeliem. Zachovanie genetického toku je dôležité z hľadiska zdravia jednotlivých populácií, ktoré môžu byť v dôsledku príbuzenského kríženia oslabené.
- C III. 10 Vplyvy na ÚSES - v kapitole je opomenutý vplyv na lokálne migračné koridory.
- C III. 16 Iné vplyvy - v tabuľke „Vyhodnotenia potenciálnych vplyvov projektov na ŽP“ nemožno súhlasiť s vyhodnotením pozitívneho vplyvu líniových stavieb na chránené územia. Predmetom ochrany týchto území sú aj veľké šelmy a líniové stavby vo všeobecnosti pôsobia ako stresové faktory a bariéry.
- C III. 17 a 18 chýba popis negatívneho vplyvu na migráciu - zvýraznenie pôsobenia líniovej bariéry. Tiež sa nespomína riziko rozšírenia inváznych rastlín, nakoľko pri realizácii činnosti (výruby drevín, výstavba, výkopy, násypy, premiestňovanie zeminy) vzniknú nové plochy bez vegetácie.
- C IV. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy - vzhľadom na zmapovaný výskyt invázneho druhu zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*) je potrebné dbať na zamedzenie presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia invázneho druhu. V ďalších rokoch je potrebné likvidovať tento invázny druh na zdokumentovanej lokalite a aj na miestach, kde sa druh novo objaví.
- C IV. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na chránené územia - v tejto časti sú omylom uvedené opatrenia v súvislosti s archeologickými lokalitami.
- C Porovnanie variantov - v kapitole je upriamená pozornosť predovšetkým na socio-ekonomické dopady, ktorým je priradená aj vysoká váha. S týmto hodnotením súvisí aj následné zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu, kde je realizačný variant jednoznačne výhodnejší ako nulový, a to dokonca aj z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie. S uvedeným nemožno súhlasiť. Realizácia si vyžiada zrýchlenie prejazdu a tým aj zvýšenie rizika stretu koľajových vozidiel so zverou, rozsiahle terénne práce, záber nezastavaného územia, výruby, zábery nelesných a lesných biotopov, riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd, zásahy do korýt tokov, riziko poškodenia biotopov viazaných na tok a pod.

Do opatrení na zmiernenie požadujú doplniť:

- V súčinnosti so Správou TANA P-u navrhujeme obojstranné uzavreté oplatenie železničnej trate od vjazdového portálu (nžkm 257,250) s napojením na plánované oplatenie južnej strany železničnej trate v úseku, kde je preložená železničná trať vedená v súbehu s diaľnicou D1 (tzn. od križovania cesty II/584 na Demänovú až po most ponad rieku Váh). Bezpečný prechod živočíchov v tomto úseku odporúčame zabezpečiť vybudovaním vhodného podchodu mostného objektu na 256,0 nžkm v lokalite Luteránky.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do návrhu opatrení. Technické riešenie priepustu SO 411-32-11 bude zmenené na mostný objekt.

- Okrem navrhovanej výšky oplatenia 3,0 m, z ktorej bude 0,3 m zakopaných pod povrchom zeme a 2,7 m nad zemou navrhujeme hustotu pletiva, tzv. oko na pletive, s rozmermi 5 x 5 cm.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do návrhu opatrení.

- Rekonštrukcia železničného mosta cez Váh v úseku nžkm 240 - 242: Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti popod mostné objekty navrhujeme vytvoriť brehovú lavicu šírky 10 m - od krídla mostného objektu po brehovú lavicu, vyhovujúcu migrácii veľkých živočíchov. V prípade potreby vytvoriť rezervu pre vybudovanie prislúchajúcich nábehových krídiel pre nasmerovanie živočíchov k podchodom.

Pripomienka je čiastočne akceptovaná. Jedná sa o rekonštrukciu mosta ponad Váh (SO 408-33-01) v nžkm 240,809. Súčasný technický návrh už uvažuje s brehovými lavicami, ktoré sú 8,5-9 m dlhé. Z uvedeného dôvodu súčasný technický návrh považujeme za vyhovujúci a nie je potrebná úprava riešenia.

- Železničný most cez Váh - nžkm 245,686 - navrhujeme predĺžiť premostenie ponad luh až po most ponad cestu v nžkm 244,850, z dôvodu udržania biokoridoru.

Pripomienka nebola akceptovaná. Šírka mosta (SO 409-33-04) je v súčasnosti cca 300 m, spolu s krídlami 450 m. Okrem samotného vodného toku je premostované celé inundačné územie. K významnému obmedzeniu priechodnosti územia došlo v roku 2017 vybudovaním Malej vodnej elektrárne na rieke Váh, v rámci ktorej boli zregulované pôvodne prírodné brehy toku Váh. na tak závažné a nákladné opatrenie neboli v procese posudzovania predložené žiadne relevantné podklady.

- Odporúčame vybudovanie ekologického mosta s parametrami vyhovujúcimi aj najväčším druhom živočíchov (medveď, jeleň, diviak) v úseku približne v žkm 248 - 249 medzi Závažnou Porubou a Liptovským Jánom, ponad železničnú trať aj diaľnicu. Uvedeným opatrením dôjde k obnove migrácie medzi oboma biocentrami - národnými parkami TANAP-om a NAPANT-om.

Pripomienka nebola akceptovaná. Nároky na opatrenia v záujme migrácie zveri boli v Správe o hodnotení podložené dokumentom „Migračná štúdia vybraných druhov živočíchov na prevádzkovaných úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy, HBH Projekt, 05/2015“, nakoľko je žel. trať v tomto úseku vedená v súbehu s diaľnicou D1. V zmysle informácií uvedených v štúdii boli vyhodnotené 1. dáta z dotknutých poľovných revírov za posledných 20 rokov, 2. údaje Štátnej ochrany prírody, 3. údaje zo štatistík stretov živočíchov s vozidlami na diaľničnom ťahu D1 (2012 - 2013 evidencia NDS a.s., policajné štatistiky) a 4. zrealizovaný terénny prieskum. Štúdia nepotvrdila potrebu budovania nového ekoduktu v požadovanej lokalite (km 248-249). V súčasnosti nie je spracovaná žiadna iná sumárna štúdia k predmetnej problematike a v procese posudzovania neboli predložené relevantné podklady, ktoré by dávali opodstatnenie navrhnuť nový nadchod preklňujúci žel. trať a diaľnicu. Podľa zverejnených informácií (Rozsah hodnotenia) je však v súčasnosti v rámci samostatného procesu EIA spracovávaná nová migračná štúdia pre navrhovanú činnosť „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“. Uvedená migračná štúdia sa vyhodnocuje pre celý úsek navrhovanej činnosti, ako aj pre úsek predmetnej 5. etapy. Jej výsledky budú zahrnuté do celkových opatrení danej stavby na zabezpečenie funkčných migračných prechodov aj v dotknutom území.

- Podľa vizualizácií v dokumente bude nová staničná budova v Liptovskom Mikuláši riešená rozsiahlymi presklenými plochami. V ďalších fázach preto žiadame vypracovanie návrhu zabezpečenia staničnej budovy, poprípade aj budov staníc v obciach Závažná

Poruba a Liptovský Ján, proti úhynom vtáctva. Konkrétny architektonický návrh odporúčame konzultovať s ornitológmi, resp. zoológmi ŠOP SR;

Na elimináciu mortality avifauny je nevyhnutné:

- všetky presklené časti riešiť sklami s nízkou reflektivitou svetla, resp. UV sklami;
- celá presklená plocha by mala byť doplnená na 25 až 30 % svojej plochy bezpečnostnými prvkami - UV fóliami, tienidlami, žalúziami, samolepkami na okná (husté línie a vzorky), pričom pri vodorovných líniiach sa odporúča vzdialenosť do 5 cm, pri zvislých do 10 cm;
- pri návrhu konkrétneho architektonického riešenia objektu haly odporúčame zvážiť použitie dizajnových prvkov, ktoré by opticky rozčlenili sklenené plochy, napríklad: použitie semi-transparentných skiel, sklenených dlaždicových obkladov, tvarovaných a klopených skiel, vonkajších horizontálnych alebo vertikálnych roliet, resp. konštrukcií, ktoré by tlmili zároveň nočné osvetlenie vo vnútri budovy a podobne;

Riešenie osvetlenia:

- nástupnú halu neodporúčame zvonku osvetľovať, a to ani dekoratívnymi svetlami;
- vnútorné osvetlenie haly by malo smerovať ku podlahe a do stredu osvetľovaného priestoru, nie smerom von z okien. Vzhľadom na veľkosť priestoru je dobré vyriešiť tzv. reguláciu hladín osvetlenia s vyčlenením priestorov, ktoré si vyžadujú intenzívnejšie osvetlenie, resp. naopak postačuje len tlmené osvetlenie (čakáreň);
- prípadné vonkajšie osvetlenie v okolí stanice realizovať tak, aby svetelný lúč zo svietidiel/lámp smeroval priamo nadol - tzv. „zero up light“, s minimálnym bočným svetelným efektom (fully shielded lights), ideálne v kombinácii s pohybovými/časovými spínačmi, ktoré navyše znamenajú úsporu energie. Vo všeobecnosti sa pri vonkajšom osvetlení preferuje nižšia intenzita osvetlenia.

Interiérová zeleň:

- v prípade, že sa v návrhu alebo počas užívania stavby bude uvažovať s väčšou interiérovou zeleňou, je potrebné umiestňovať ju v blízkosti okien tak, aby pri pohľade zvonka nebola viditeľná.

Pripomienky boli akceptované a premietnuté do návrhu opatrení. Návrh opatrení osvetlenia staníc a presklených častí staničných budov bude prekonzultovaný so štátnou ochranou prírody SR.

- V trase bol zaevidovaný výskyt invázneho druhu zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*), preto pri zemných prácach bude potrebné dbať na zamedzenie presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia inváznych druhov.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do návrhu opatrení.

- Na premosteniach vodných tokov osadiť odlučovače ropných látok.

Pripomienka nebola akceptovaná. Jedná sa o elektrifikovanú žel. trať. Odlučovače ropných látok nie sú dimenzované pre prípad havárií a v minulosti slúžili najmä na zachytávanie ropných látok z prevádzky žel. trate. Modernizovaná žel. trate však už na mazanie výhybiek nepoužíva mazacie oleje a výhybky budú osadené novými typmi klzných stoličiek, ktoré nevyžadujú mazanie styčných plôch. Na celom úseku je zrážková voda odvádzaná voľne do povrchu. Uvedené opatrenie nemá preto opodstatnenie.

- Pri rekonštrukciách a výstavbe premostení a priepustov realizovať len nevyhnutné zásahy do brehových porastov vodných tokov.
- Okrem navrhovanej výšky oplotenia 3,0 m, z ktorej bude 0,3 m zakopaných pod povrchom zeme a 2,7 m nad zemou navrhujeme hustotu pletiva, tzv. oko na pletive, s rozmermi 5 x 5 cm.

Pripomienky boli akceptované a premietnuté do návrhu opatrení.

Štátna ochrana prírody SR, správa Tatranského národného parku, Biosférická rezervácia Tatry, ul. Kpt. Nálepku č.2, 059 21 Svit (list č. TANAP/393-001/2019, zo dňa 04.06.2019)
Hodnotenie dokumentu zámeru z hľadiska ochrany prírody a krajiny

Dokument správy o hodnotení je po formálnej stránke vypracovaný dobre.

Konkrétne pripomienky k textu zámeru:

- Kapitola: A II. 9.1 Súčasný stav: Architektonické riešenie budovy železničnej stanice v Liptovskom Mikuláši (obrázok 3. Vizualizácie navrhovanej ŽST Liptovský Mikuláš) predstavuje nebezpečenstvo úhynov voľne žijúceho vtáctva z dôvodu kolízií s presklenenými plochami. Podľa § 33 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny za chránené živočíchy sa považujú všetky druhy voľne žijúcich vtákov prirodzene sa vyskytujúcich na európskom území členských štátov Európskej únie. Na elimináciu úmrtí avifauny je nutné navrhnuť účinné opatrenia.
- Kapitola: A II. 9.1 Súčasný stav - Opatrenia pre migráciu zverí: vzhľadom na prítomnosť niekoľkých navrhovaných železničných mostov na úseku Galovany - ŽST LM, je možné zver navádzať plotmi k únikovým priechodom popod mosty, čiže nehrozí, že dôjde k vytvoreniu pasce medzi diaľnicou a železnicou. Z toho dôvodu je možné oplotenie tiahnuť od východného portálu tunelu Paludza v severnej aj južnej časti trate až po navrhované oplotenie na južnej časti trate od kruhového objazdu, kde trať je tiahnutá v blízkosti diaľnice;
- Kapitola C II. časť 7 Fauna - opis je všeobecný a stručný, zameraný skôr na zhrnutie celkového počtu druhov šeliem, vtákov, či rýb. Podrobnejšie sa faune a jej migrácii venuje len kapitola „migrácia zverí“. V časti migračné koridory nie je medzi chránenými druhmi živočíchov, ktoré končia pod kolesami áut, uvedený druh jež bledý (*Erinaceus concolor*). Rovnako absentuje aj druh bobor vodný (*Castor fiber*) zaznamenaný napr. v roku 2014 na diaľnici 01 pri Liptovskej Mare. V dôsledku postupného rozširovania areálu výskytu bobra vodného z východu na západ predpokladáme, že môže v budúcnosti dochádzať k častým kolíziám vlakov s týmto druhom najmä v blízkosti vodných plôch.
- Kapitola C II. časť 7 Fauna - migračné koridory: Vzhľadom na existenciu významného historického migračného biokoridoru spájajúceho Nízke Tatry s Vysokými Tatrami, existuje spoločenská objednávka na potrebu obnovenia týchto migračných ciest živočíchov, ktoré zanikli aj vybudovaním diaľničného oplotenia. Existencia intenzívnej migrácie voľne žijúcich živočíchov vrátane chránených druhov v období pred vybudovaním oplotenia je doložená jednak v štúdiu vyhotovenej NOS pre vybrané druhy živočíchov na prevádzkovaných úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest 1. triedy (HBH Projekt, 2017) a tiež v databáze Správy TANAPu (zaznamenávajú sa strety chránených druhov živočíchov s dopravnými prostriedkami). V súčasnosti nastala akútna potreba obnovy tohto historického biokoridoru, ktorý stáročia umožňoval migráciu a výmenu genetických informácií medzi dvoma biocentrami. Odporúčame preto navrhnuť vybudovanie ekologického mosta s parametrami vyhovujúcimi aj najväčším druhom

živočíchov (medveď, jeleň, diviak) v úseku medzi Závažnou Porubou a Liptovským Jánom - približne v nžkm 248 - 249, ktorý povedie ponad železničnú trať aj diaľnicu.

- Príloha: Prieskum biotopov pre projekt modernizácie železničnej trate v úseku Liptovský Mikuláš - Kráľova Lehota" podľa metodiky sú kategórie ohrozenosti rastlín podľa práce Marholda, Hindáka (1998). Vzhľadom na novo spracovaný červený zoznam (Eliáš P. jun ., Dítě D., Kliment J., Hrivnák R. & Feráková V. 2015), bolo vhodnejšie kategóriu ohrozenosti prebrať z tejto práce. Pre druh krušík širokolistý (*Epipactis helleborine*), ktorý tu bol ako jediný ohrozený druh zdokumentovaný, ostala kategória ohrozenosti nezmenená. V prílohe č. 1 dokumentu je uvedený abecedný zoznam všetkých druhov zaevidovaných v trase železničnej trate. Bolo by vhodnejšie trasu rozdeliť podľa biotopov na viacero polygónov a uvádzať súpis druhov pre každý biotop zvlášť aj s pokryvnosťou druhov.
- Kapitola C II. časť 9 Chránené územia a ich ochranné pásma: v podkapitole Chránené územia, stromy a druhy sú popísané len chránené územia. Opomenuté sú chránené druhy uvádzané v predošlej kapitole Flóra a biotopy.
- Kapitola C II. časť 18 Posúdenie očakávaného vývoja, ak by sa činnosť nerealizovala - kapitola sa sústreďuje len na opis nevyhovujúceho stavu a prevádzky železnice. Opomína súčasný stav okolitého - najmä prírodného prostredia a jeho procesy, ktoré budú stavbou značne zasiahnuté a ovplyvnené
- Kapitola C III. časť 5 Vplyvy na vodné pomery - opis stavu povrchových vôd je v nulovom variante opísaný ako nevyhovujúci z dôvodu odtoku neprečistených vôd z koľajiska. Vytvára sa tak dojem, že realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k negatívnemu ovplyvneniu resp. dôjde len k zlepšeniu celkového stavu povrchových a podzemných vôd. Opomenutý je fakt, že realizácia si vyžiada rekonštrukcie mostov a výstavbu nových, preložky dvoch vodných tokov Demänovka a Štiavnica a melioračných kanálov.
- V zámere (kapitola IV.3 zámeru) boli uvádzané v súvislosti s výstavbou tunela Paludza trvalé negatívne vplyvy na čistotu a prúdenie podzemných vôd. Podobne bol uvádzaný nevýznamný negatívny vplyv na zdroj pitnej vody v k. ú. Liptovská Porúbka (riziko havárií a dokonca prípadná náhrada zdroja). V správe o hodnotení sa už uvedené nehodnotí.
- Kapitola C III. časť 9 Vplyvy na biodiverzitu: vplyv stavby na ÚEV Ďumbierske Tatry je podľa spracovateľa vylúčený z dôvodu vzdialenosti chráneného územia od posudzovanej stavby. S uvedeným nemožno súhlasiť. Realizáciou stavby sa vytvorí/zintenzívni migračná bariéra medzi ÚEV Tatry a ÚEV Ďumbierske Tatry. S obmedzením migrácie je spojená strata konektivity predmetov ochrany, najmä veľkých šeliem. Zachovanie genetického toku je dôležité z hľadiska zdravia jednotlivých populácií, ktoré môžu byť v dôsledku príbuzenského kríženia oslabené.
- Kapitola C III. časť 10 Vplyvy na ÚSES - v kapitole je opomenutý vplyv na lokálne migračné koridory.
- Kapitola C III. časť 16 Iné vplyvy - v tabuľke „Vyhodnotenia potenciálnych vplyvov projektov na ZP" nemožno súhlasiť s vyhodnotením pozitívneho vplyvu líniových stavieb na chránené územia. Predmetom ochrany týchto území sú aj veľké šelmy a líniové stavby vo všeobecnosti pôsobia ako stresové faktory a bariéry.
- Kapitola C III. časť 17 a 18 chýba popis negatívneho vplyvu na migráciu - zvýraznenie pôsobenia líniovej bariéry.
- Kapitola C IV. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy - vzhľadom na zmapovaný výskyt invázneho druhu zlatobyľ kanadská (*Solidago canadensis*) je potrebné dbať na zamedzenie presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia

invázneho druhu. V ďalších rokoch je potrebné likvidovať tento invázny druh na zdokumentovanej lokalite a aj na miestach, kde sa druh nanovo objaví.

- Kapitola C IV. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na chránené územia - v tejto časti sú pravdepodobne omylom uvádzané opatrenia v súvislosti s archeologickými lokalitami
- Kapitola C Porovnanie variantov - v kapitole je upriamená pozornosť predovšetkým na socio-ekonomické dopady, ktorým je priradená aj vysoká váha. S týmto hodnotením súvisí aj následné zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu, kde je realizačný variant jednoznačne výhodnejší ako nulový, a to dokonca aj z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie. S uvedeným nemožno súhlasiť. Realizácia si vyžiada zrýchlenie prejazdu, rozsiahle terénne práce, záber nezastavaného územia, výruby, zábery nelesných a lesných biotopov, riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd, zásahy do korýt tokov, riziko poškodenia biotopov viazaných na tok, a podobne...

Do opatrení na zmiernenie požadujú doplniť:

- Správa TANAPu na základe nových skutočností súvisiacich s mortalitou živočíchov na úseku Liptovský Mikuláš - výhybňa Paludza, navrhuje obojstranné uzavreté oplatenie železničnej trate od vjazdového portálu (nžkm 257,0260) s napojením. na plánované oplatenie južnej strany železničnej trate v úseku, kde je preložená železničná trať vedená v súbehu s diaľnicou 01 (tzn. od križovania cesty II/584 na Demänovú až po most ponad rieku Váh). Bezpečný prechod živočíchov v tomto úseku odporúčame zabezpečiť vybudovaním vhodného podchodu mostného objektu na 256,0 nžkm v lokalite Luteránky.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do návrhu opatrení. Technické riešenie priepustu SO 411-32-11 bude zmenené na mostný objekt.

- Okrem navrhovanej výšky oplatenia 3,0 m, z ktorej bude 0,3 m zakopaných pod povrchom zeme a 2,7 m nad zemou navrhujeme hustotu pletiva, tzv. oko na pletive, s rozmermi 5x5 cm.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do návrhu opatrení.

- Nový železničný most v úseku Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš, premost'ujúci rieku Váh v nžkm 245,686, navrhujeme premostiť ponad celý úsek existujúceho luhu z dôvodu zabezpečenia migračnej priechodnosti pre zver.

Pripomienka nebola akceptovaná. Šírka mosta (SO 409-33-04) je v súčasnosti cca 300 m, spolu s krídlami 450 m. Okrem samotného vodného toku je premost'ované celé inundačné územie. K významnému obmedzeniu priechodnosti územia došlo v roku 2017 vybudovaním Malej vodnej elektrárne na rieke Váh, v rámci ktorej boli zregulované pôvodne prírodné brehy toku Váh. na tak závažné a nákladné opatrenie neboli v procese posudzovania predložené žiadne relevantné podklady.

- Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti popod mostný objekt v nžkm 240,809 (rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Váh) navrhujeme zachovať a rozšíriť existujúcu brehovú lavicu od koryta rieky po mostný objekt o šírke 10 m z oboch strán toku. V tejto lokalite navrhujeme vybudovať aj prislúchajúce nábehové krídla pre nasmerovanie živočíchov k podchodom.

Pripomienka je čiastočne akceptovaná. Jedná sa o rekonštrukciu mosta ponad Váh (SO 408-33-01) v nžkm 240,809. Súčasný technický návrh už uvažuje s brehovými lavicami, ktoré sú 8,5-9 m dlhé. Z uvedeného dôvodu súčasný technický návrh považujeme za vyhovujúci a nie je potrebná úprava riešenia.

- Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti popod mostný objekt železničného mosta v nžkm 257,026 (rekonštrukcia železničného mosta cez Andický jarok) navrhujeme vybudovať podchod o šírke 10 m. V tejto lokalite navrhujeme vybudovať aj prislúchajúce nábehové krídla pre nasmerovanie živočíchov k podchodom.

Pripomienka je čiastočne akceptovaná. Most SO 411-33-06 sa nachádza v bezprostrednej vzdialenosti od tunela Paludza, ktorý bude 600 m dlhý a ku ktorému bude v zmysle požiadavky ŠOP SR popri žel. trati vybudované navádzacie oplatenie. Dominantné migračné tlaky by mali byť smerované ponad tunelový objekt, kde je 600 m bezkolízneho terénu. Preložením trate do tunela bude zároveň vytvorený bezpečný prechod popod diaľnicu, ktorý v súčasnosti slúžil na križovanie so žel. traťou. Vzniká tak logický a bezpečný prechod ponad žel. trať (ponad tunel) a popod diaľnicu (pôvodne most ponad žel. trať). Opatrením na zabezpečenie prechodnosti pre vydry bude vybudovanie brehových lavíc s kamennou rovnaninou vsadenou do betónového lôžka (kamene upevnené v betóne) a min. svetlosť mostného objektu 2m.

- Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti popod mostný priepust v nžkm 255,675 (Benický jarok) navrhujeme vytvoriť brehovú lavicu spĺňajúcu parametre pre migráciu vydry riečnej.

Pripomienka je akceptovaná. Priepust (411-32-12) bude riešený ako rámový s vnútornými rozmermi cca 2x2,3 m, v ktorom bude vybudované koryto s brehovými lavicami šírky cca 40 cm. Povrch bude navrhnutý ako kamenná rovnanina vsadená do betónového lôžka (kamene upevnené v betóne).

- Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti popod ostatné mostné objekty križujúce vodné toky navrhujeme vybudovať podchody o šírke najmenej 10 m z oboch strán toku. V týchto lokalitách navrhujeme vybudovať aj prislúchajúce nábehové krídla pre nasmerovanie živočíchov k podchodom.

Pripomienka bola čiastočne akceptovaná úpravou vybraných mostných objektov, ktoré boli prerokované dňa 29.10.2019 so Štátnou ochranou prírody.

- Odporúčame vybudovanie ekologického mosta s parametrami vyhovujúcimi aj najväčším druhom živočíchov (medveď, jeleň, diviak) v úseku približne v nžkm 248 -249 medzi Závažnou Porubou a Liptovským Jánom, ponad železničnú trať aj diaľnicu. Uvedeným dôjde k obnove migrácie medzi oboma biocentrami - národnými parkami TANAP-om a NAPANT-om.

Pripomienka nebola akceptovaná. Nároky na opatrenia v záujme migrácie zveri boli v Správe o hodnotení podložené dokumentom „Migračná štúdia vybraných druhov živočíchov na prevádzkovaných úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy, HBH Projekt, 05/2015“, nakoľko je žel. trať v tomto úseku vedená v súbehu s diaľnicou D1. V zmysle informácií uvedených v štúdii boli vyhodnotené 1. dáta z dotknutých poľovných revírov za posledných 20 rokov, 2. údaje Štátnej ochrany prírody, 3. údaje zo štatistík stretov živočíchov s vozidlami na diaľničnom ťahu D1 (2012 - 2013 evidencia NDS a.s., policajné štatistiky) a 4.

zrealizovaný terénny prieskum. Štúdia nepotvrdila potrebu budovania nového ekoduktu v požadovanej lokalite (km 248-249). V súčasnosti nie je spracovaná žiadna iná sumárna štúdia k predmetnej problematike a v procese posudzovania neboli predložené relevantné podklady, ktoré by dávali opodstatnenie navrhnuť nový nadchod prekleňujúci žel. trať a diaľnicu. Podľa zverejnených informácií (Rozsah hodnotenia) je však v súčasnosti v rámci samostatného procesu EIA spracovávaná nová migračná štúdia pre navrhovanú činnosť „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“. Uvedená migračná štúdia sa vyhodnocuje pre celý úsek navrhovanej činnosti, ako aj pre úsek predmetnej 5. etapy. Jej výsledky budú zahrnuté do celkových opatrení danej stavby na zabezpečenie funkčných migračných prechodov aj v dotknutom území.

- Podľa vizualizácií v dokumente bude nová staničná budova v Liptovskom Mikuláši riešená rozsiahlymi presklenými plochami. V ďalších fázach preto žiadame vypracovanie návrhu zabezpečenia staničnej budovy, poprípade aj budov staníc v obciach Závažná Poruba a Liptovský Ján, proti úhynom vtáctva. Konkrétny architektonický návrh odporúčame konzultovať s ornitológmi, resp. zoológmi Správy TANAPu;

Na elimináciu mortality avifauny je nevyhnutné:

- všetky presklené časti riešiť sklami s nízkou reflektivitou svetla, resp. UV sklami;
- celá presklená plocha by mala byť doplnená na 25 až 30 % svojej plochy bezpečnostnými prvkami - UV fóliami, tienidlami, žalúziami, samolepkami na okná (husté línie a vzorky), pričom pri vodorovných líniách sa odporúča vzdialenosť do 5 cm, pri zvislých do 10 cm;
- pri návrhu konkrétneho architektonického riešenia objektu haly odporúčame zvážiť použitie dizajnových prvkov, ktoré by opticky rozčlenili sklenené plochy, napríklad: použitie semi-transparentných skiel, sklenených dlaždicových obkladov, tvarovaných a klopených skiel, vonkajších horizontálnych alebo vertikálnych roliet, resp. konštrukcií, ktoré by tlmili zároveň nočné osvetlenie vo vnútri budovy a podobne;

Riešenie osvetlenia:

- nástupnú halu neodporúčame zvonku osvetľovať, a to ani dekoratívnymi svetlami;
- vnútorné osvetlenie haly by malo smerovať ku podlahe a do stredu osvetľovaného priestoru, nie smerom von z okien. Vzhľadom na veľkosť priestoru je dobré vyriešiť tzv. reguláciu hladín osvetlenia s vyčlenením priestorov, ktoré si vyžadujú intenzívnejšie osvetlenie, resp. naopak postačuje len tlmené osvetlenie (čakáreň);
- prípadné vonkajšie osvetlenie v okolí stanice realizovať tak, aby svetelný lúč zo svietidiel/lámp smeroval priamo nadol - tzv. „zero up light“, s minimálnym bočným svetelným efektom (fully shielded lights), ideálne v kombinácii s pohybovými/časovými spínačmi, ktoré navyše znamenajú úsporu energie. Vo všeobecnosti sa pri vonkajšom osvetlení preferuje nižšia intenzita osvetlenia.

Interiérová zeleň:

- v prípade, že sa v návrhu alebo počas užívania stavby bude uvažovať s väčšou interiérovou zeleňou, je potrebné umiestňovať ju v blízkosti okien tak, aby pri pohľade zvonka nebola viditeľná.
- V trase bol zaevidovaný výskyt invázneho druhu zlatobyl' kanadská (*Solidago canadensis*), preto pri zemných prácach bude potrebné dbať na zamedzenie presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia invázneho druhu.

Pripomienky boli akceptované a premietnuté do návrhu opatrení. Návrh opatrení osvetlenia staníc a presklenených častí staničných budov bude prekonzultovaný so štátnou ochranou prírody SR.

- Zachovať navrhované technické riešenie križovania železničnej trate s Galovianskou zátokou mostným objektom (nie násypom).

Pripomienky boli akceptované a premietnuté do návrhu opatrení.

- Na premosteniach vodných tokov a Galovianskej zátoky osadiť odlučovače ropných látok.

Pripomienka nebola akceptovaná. Jedná sa o elektrifikovanú žel. trať. Odlučovače ropných látok nie sú dimenzované pre prípad havárií a v minulosti slúžili najmä na zachytávanie ropných látok z prevádzky žel. trate. Modernizovaná žel. trate však už na mazanie výhybiek nepoužíva mazacie oleje a výhybky budú osadené novými typmi klzných stoličiek, ktoré nevyžadujú mazanie styčných plôch. Na celom úseku je zrážková voda odvádzaná voľne do povrchu. Uvedené opatrenie nemá preto opodstatnenie.

- Pri rekonštrukciách a výstavbe premostení a priepustov realizovať len nevyhnutné zásahy do brehových porastov vodných tokov.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy, Vrbová 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš (list č. 2019/006854-02/Ks, zo dňa 28.05.2019)

Po preštudovaní Správy o hodnotení Vám Okresný úrad v Liptovskom Mikuláši, Odbor starostlivosti o ŽP, úsek štátnej vodnej správy ako príslušný orgán štátnej vodnej správy podľa §-5 zákona NR SR č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a o doplnení niektorých zákonov a § 61 zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov a po preštudovaní vyššie uvedenej Správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti vydáva nasledovné stanovisko:

So správou o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na ŽP „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 5. etapa" (5/2019) podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na ŽP a o zmene a doplnení niektorých zákonov **súhlasíme**, pri dodržaní všetkých podmienok stanovených v správe.

Stanovisko je bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy odpadového hospodárstva, Vrbová 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš (list č. OU-LM-OSZP-2019/06889-02, zo dňa 24.05.2019)

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate úseku Liptovský Hrádok - Paludza (Liptovský Mikuláš) v sžkm 243,179 -263,476.

Odpady budú vznikať pri búracích prácach, demontážach, stavebných úpravách a ďalších činnostiach, ktoré súvisia s modernizáciou trate. Produkované odpady budú zaradené do skupiny ostatných a nebezpečných. Odpady vznikajúce počas realizácie stavby budú riešené s

dodávateľom stavby osobitne. Recyklovateľné druhy odpadov sa využijú buď pri realizácii stavby, alebo budú odovzdané kompetentným organizáciám, ktoré zabezpečia ich využitie. S nebezpečnými odpadmi sa musí nakladať v súlade s ustanoveniami o nakladaní s nebezpečnými odpadmi zákona o odpadoch. Nevyužitelné odpady budú uložené na vyhovujúcej skládke, alebo odovzdané oprávneným organizáciám.

Investor si zmluvne zabezpečí vyhovujúce nakladanie s odpadmi s dodávateľmi stavby, ktorí budú produkovať odpady pri výstavbe.

Po preštudovaní dokumentácie Okresný úrad Liptovský Mikuláš, OSŽP, úsek ŠSOH nemá pripomienky k správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie alebo jej zmeny, predloženej podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Stanovisko je bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany ovzdušia, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš (list č. OU-LM-OSZP-2019/006896-2 Kf, zo dňa 21.05.2019)

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany ovzdušia na základe preštudovania podkladov doložených k žiadosti navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, ICO: 31364501 v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT, a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3 o stanovisko k správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5.etapa“ nemá pripomienky.

Stanovisko je bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. osloboditeľov 1, 031 01 Liptovský Mikuláš (list č. OU-LM-OCDPK-2019/006944-002, zo dňa 27.05.2019)

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, súhlasí s oznámením k správe o hodnotení „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5.etapa“, za dodržania nasledovných podmienok:

1. V plnom rozsahu dodržať stanovisko SC ŽSK a ODI ORPZ LM.

Podmienky uvedené v stanovisku SC ŽSK a ODI ORPZ LM budú zapracované do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

2. V riešenom území sa nachádzajú cesty v našej štátnej správe. Dopravnú časť ÚPN je potrebné riešiť na základe výhľadovej intenzity dopravy v súlade s platnými normami STN.

Územnoplánovacia dokumentácia nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. V prípade zmeny územného plánu bude dokument podliehať posudzovaniu vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, kde je potrebné uplatniť požiadavky.

3. Žiadame rešpektovať existujúce šírkové usporiadanie ciest v našej správe, ktoré sa nachádzajú v predmetnom území, a ich cestné ochranné pásma, ktoré žiadame vyznačiť v územnoplánovacej dokumentácii.

Navrhovaná činnosť rešpektuje existujúce šírkové usporiadanie ciest. Územnoplánovacia dokumentácia nie je predmetom tohto posúdenia.

4. Pri modernizácii uvedenej trate nepochybne dôjde k úpravám - dopravné výluky, obchádzky, príp. preloženiam existujúcich komunikácií alebo k vybudovaniu nových cestných komunikácií - k jednotlivým situáciám požadujeme predloženie stavebnej dokumentácie k vyjadreniu.

Pri povoľovaní činnosti bude navrhovateľ postupovať v zmysle platných predpisov.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Nám. osloboditeľov 1, 031 41 Liptovský Mikuláš (list č. OU-LM-OKR-2019/007142-009, zo dňa 29.05.2019)

Okresný úrad Liptovský Mikuláš nemá žiadne požiadavky alebo pripomienky z hľadiska civilnej ochrany, ktoré vyplývajú zo zákona č. 42/ 1994 Z.z. o civilnej ochrane obyvateľstva v znení neskorších predpisov a vyhlášky MV SR č. 532/2006 Z.z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebnotechnických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany v znení neskorších predpisov vydané k uvedenému zákon.

Stanovisko je bez pripomienok, berie sa na vedomie

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Liptovskom Mikuláši, Podtatranského 25/1910, 031 01 Liptovský Mikuláš (list č. ORHZ-LM2-2019/000277-001, zo dňa 07.03.2019)

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Liptovskom Mikuláši ako dotknutý orgán podľa § 3 písm. m) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov po preštudovaní správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5.etapa“ ktorý zahŕňa traťový úsek Liptovský Hrádok - Palúdzka (Liptovský Mikuláš) v šzkm 243,179 - 263,476 (nžkm 240, 100 - 258,650) z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Stanovisko je bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Mesto Liptovský Mikuláš, Štúrova 1989/41, 031 42 Liptovský Mikuláš (list č. MsÚ/ZP/2019/4334-02-LJu, zo dňa 14.06.2019)

Stanovisko k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“- k Vášmu listu č. OU-LM- OSZP-2018/08286-Pa a OU-LM-OSZP-2019 /00327-053-Pa zo dňa 15.5.2019

Mesto Liptovský Mikuláš podľa § 35 ods.1 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení, po obdržaní správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš-Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“, navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, v zastúpení REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, v zmysle Vášho listu zo dňa 15.5.2019, dáva nasledovné stanovisko:

- trváme na znení nášho stanoviska k zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš -Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ číslo MsÚ/UHN2018/6902-02- Bc zo dňa 15.8.2018 a k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti číslo MsÚ/UHN2018/6902-03- Bc zo dňa 28.11.2018. Vzhľadom na skutočnosť, že akustická situácia po realizácii stavby bola namodelovaná, žiadame po realizácii

stavby a po spustení trate do prevádzky vykonať ďalšie merania a overiť, či sú dodržané hygienické limity. V prípade, že nebudú dodržané, požadujeme navrhnúť a zrealizovať ďalšie protihlukové opatrenia ako súčasť stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš -Poprad Tatry (mimo), 5. etapa “.

- požadujeme upraviť trasu a miesto navrhovaného odbočenia z komunikácie z novej železničnej stanice, vedúcej k OC TESCO na komunikáciu vedúcu k osade Hlboké s rešpektovaním právoplatného územného rozhodnutia na stavbu „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš -Poprad - Tatry (mimo)” pod číslom ÚR a SP 2008/05770 - TA1 zo dňa 31.12. 2008.

Mesto Liptovský Mikuláš zaslalo pripomienky k Zámeru listom č. MsÚ/UHA/2018/6902-02-Bc zo dňa 15.8.2018. Uvedené pripomienky boli predmetom rokovania k Rozsahu hodnotenia, ktoré sa konalo dňa 13.11.2018 za účasti príslušného orgánu, rezortného orgánu, navrhovateľa ako aj mesta Liptovský Mikuláš. Výsledkom prerokovania bol Rozsah hodnotenia. V stanovisku k Zámeru zaslali nasledujúce požiadavky:

V predloženom zámere navrhovanej činnosti chýba jasná definícia cestnej infraštruktúry v súlade s jej dopravným významom a funkciou v zmysle platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, je potrebné doplniť dopravný súvis navrhovanej komunikácie, nad rámec vydaného územného rozhodnutia stavby, zo železničnej stanice Liptovský Mikuláš - OC TESCO s dopravnou obsluhou železničnej stanice. Z hľadiska rozvoja predmetného územia je komunikácia pripojená na už v súčasnosti saturovanú križovatku na privádzači cesty II/584 a v súvislosti s plánovaným rozvojom zóny Kamenného poľa bude kapacitne nevyhovujúca a nenahradí pôvodné premostenie na Ul. Belopotockého.

Pripomienka sa berie na vedomie. Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Tento most bol však zdrojom napätia a protesty proti nemu viedli k spísaniu petície. Na základe pokynu nadriadeného orgánu bol most z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584, ktorá je v súlade s územným plánom mesta. Komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

Komunikácia z južnej strany diaľnice D1 je v územnom pláne mesta LM navrhovaná ako Bl(I/18) MZ 14/50 a je hlavnou dopravnou tepnou, spájajúcou priemyselné prevádzky v Liptovskom Mikuláši, nachádzajúce sa na ľavom brehu Váhu a na východnom okraji so železničnou stanicou a diaľnicou D1. Plánované je tiež premostenie do priemyselného areálu na druhom brehu Váhu. Nové cestné prepojenie zabezpečí tiež prepojenie ciest III/2337 a III/2333. Toto prepojenie bude náhradou za pôvodne plánovaný diaľničný privádzač do priemyselného parku a novú diaľničnú križovatku v katastri obce Závažná Poruba.

Vybudovanie novej obslužnej komunikácie, prepájajúcej priemyselný park v Liptovskom Mikuláši s novou ZST Liptovský Mikuláš je pre mesto nevyhnutné. Napojenie priemyselnej zóny na diaľnicu D1 po navrhovanej obslužnej komunikácii v smere ZST Lipt Mikuláš - priemyselná zóna po 250,0 km je nutné považovať za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate. Táto komunikácia je nevyhnutná pre napojenie priemyselnej zóny mesta novým mostom cez Váh v súlade s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš.

Pripomienka sa berie na vedomie. Požadovaná obslužná komunikácia je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. V zmysle popisu bude riešená ako samostatná investícia. Jej potreba nemá súvis s modernizáciou železničnej infraštruktúry, nie je

považovaná za vyvolanú investíciu modernizácie žel. trate, a preto bude potrebné hľadať iné zabezpečenie financovania.

Je nevyhnutné zabezpečiť finančné prostriedky z iných zdrojov, na „súvisiace objekty“, uvádzané v zámere, nakoľko navrhovaná činnosť v zámere bola rozdelená z hľadiska financovania. Zdôrazňujeme, že ich výstavba je nevyhnutná pre smerovanie tranzitnej dopravy mimo centra mesta. Bez realizácie týchto investícií, dôjde ku kolapsu dopravy v meste Liptovský Mikuláš a nebude možné do budúcnosti odkloniť tranzitnú dopravu z prietahu mestom a odľahčiť súčasnú preťaženosť cesty 1/18. Bez realizácie týchto investícií, nebude funkčná ani samotná stanica, keďže nebude zabezpečené napojenie nákladnej dopravy.

Pripomienka sa berie na vedomie. Zabezpečenie finančných prostriedkov na realizáciu stavby, alebo jej častí nie je predmetom posudzovania činnosti.

Navrhovaná preložka železničnej trate bude mať významný vplyv na zmenu organizácie autobusovej dopravy v meste Liptovský Mikuláš, zo severného smeru nerieši komunikácia cez Kamenné pole žiadne dopravné napojenie centra mesta a intenzívna dopravná záťaž je smerovaná na Ul. Vrlíkovu. Vzhľadom na navýšenie intenzity dopravy na tejto ulici, je potrebné považovať aj rekonštrukciu Ul. Vrlíkovej za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate, nakoľko predmetná komunikácia nemá dostatočné šírkové usporiadanie pre predpokladaný nárast intenzity dopravy.

Pripomienka bola čiastočne akceptovaná. Predmetom navrhovanej činnosti nie je preložka autobusovej stanice. Tá bude ponechaná v súčasnej polohe. Nové trasy autobusových liniek obsluhujúce železničnú stanicu nie sú v kompetencii navrhovateľa.

Modernizácia žel. trate je riešená v zmysle územného plánu mesta. Dopravné napojenie novej žel. stanice je riešené cez Vrlíkovu ulicu a cez cestu II/584. Súčasťou navrhovanej činnosti je aj rekonštrukcia cestného mosta prevádzajúceho cestu III/018130 cez rieku Váh na Vrlíkovej ulici. Rekonštrukcia Vrlíkovej ulice nie je súčasťou posudzovanej činnosti.

Nakoľko zámer neuvažuje s mostom na Ul. Belopotockého, požadujeme nové dopravné posúdenie navrhovaného riešenia, t.j. križovatky komunikácie od OC TESCO s diaľničným privádzačom, Ul. Vrlíkovej a komunikácie od ZST Liptovský Mikuláš k OC TESCO.

Pripomienka nebola akceptovaná. Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Tento most bol však zdrojom napätia a protesty proti nemu viedli k spísaniu petície. Na základe pokynu nadriadeného orgánu bol most z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584. Napojenie žel. stanice je v navrhovanom projekte zabezpečené cez most na Vrlíkovej ulici a cestu II/584.

V projekte stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš-Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ požadujeme doriešiť komunikácie pre chodcov a cyklistov na Ul. Vrlíkovej ako aj v smere do Demänovej. Taktiež pri stanici a pri jej dopravnom napojení absentuje riešenie integrovanej dopravy, t. j. priestory pre prípadné parkovanie, prenájom, či zdieľanie bicyklov a podobne.

Pripomienka bola čiastočne akceptovaná. Predkladaný projekt je modernizáciou železničnej infraštruktúry, a preto nie je jeho predmetom úprava komunikácií, ktoré sú v predmetnom

území dlhodobo neriešené. Priestory pre parkovanie bicyklov, či zdieľanie bicyklov budú vyčlenené v priestoroch žel. stanice a budú zapracované do projektovej dokumentácie.

V súlade so schváleným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš sa v trase jestvujúcej železničnej trate plánuje realizovať "severná obslužná komunikácia s cyklotrasou, prepájajúca východnú časť mesta so západnou až k budúcej -rekreačnej zóne "Liptovská Mara - juh". Na základe uvedeného, požadujeme neodstraňovať železničné mosty ani peší nadchod ponad železničnú trať (budú môcť byť využité pri realizácii tejto dopravnej severnej "auto-cyklotrasy"). Teleso trate vrátane železničných mostov navrhujeme odpredať mestu za 1 euro za účelom vybudovania uvedenej cyklotrasy k vodnej nádrži Liptovská Mara a obslužnej komunikácie s tým, že kontaminovaný zvršok bude odstránený.

Pripomienka sa berie na vedomie. Prevody majetku nie sú predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. V zmysle vyjadrenia navrhovateľa dôjde k ďalším rokovaniam a uvedené objekty bude možné využiť napríklad na vybudovanie plánovanej severnej obslužnej komunikácie a cyklotrasy.

Dôrazne žiadame, aby v pláne organizácie výstavby bola stavebná doprava smerovaná mimo centrum mesta Liptovský Mikuláš, vzhľadom na už v súčasnosti vytážené miestne komunikácie a Ul. Vrlíkovu.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu. POV bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou.

Navrhované funkčné využitie objektov v areáli Poľnohospodárskeho družstva Liptovský Mikuláš je potrebné zosúladiť s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš. Navrhované 3 rodinné domy sa nachádzajú podľa platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, ktorý bol schválený uznesením mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš č. 115/2010 dňa 16.12.2010 a jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením mesta Liptovský Mikuláš č. 7/2010/VZN dňa 16.12.2010 s účinnosťou dňom 1.1.2011 v znení zmien a doplnkov, v urbanistickom bloku „územie výrobné-obslužných areálov“, kde výstavba rodinných domov nie je prípustná.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska. Umiestnenie náhradnej bytovej výstavby bolo riešené pred prijatím nového územného plánu mesta. Z dôvodu zmeny funkčného využitia územia a časového odstupu pôvodného návrhu vstúpi investor pred realizáciou stavby do opätovných rokovaní s majiteľmi rodinných domov určených na asanáciu za účelom nájdania obojstranne prijateľného riešenia (náhradná bytová výstavba v inej lokalite mesta/zámena za byty v zodpovedajúcej kvalite a cene, prípadne finančná náhrada).

Plocha pre novú autobusovú stanicu v Liptovskom Mikuláši nerieši nástupištia a mobiliár, čiže je nefunkčná. Riešenie predstaničného priestranstva a novej autobusovej stanice je potrebné vecne, technicky, finančne a časovo skoordinať (indiferentná spevnená plocha to nerieši) a vymedziť priestor pre integrovanú dopravu. Na zastávke autobusov MHD (priestor prilehlý k parkovisku pre osobné motorové vozidlá), umiestniť prístrešok pre čakajúcich cestujúcich, doplniť objekt „Zastrešenie nástupíšť autobusovej stanice“ a objekt „Osvetlenie nástupíšť autobusovej stanice“ tak, aby mohli byť využívané aj počas nevhodných klimatických podmienok. Na nástupištiach

umiestniť nevyhnutný mobiliár — lavičky, koše na odpady, informačné tabule. Medzi nástupišťami smerom k vstupnému portálu výpravnej budovy zriadiť priechody pre chodcov s bezbariérovou úpravou a úpravou pre nevidiacich. Táto pripomienka bola uplatnená už vo vyjadrení k projektovej dokumentácii, dňa 12.10.2012 pod č. ZPD-2012/05595-002/HN.

Predmetom navrhovanej činnosti nie je preložka autobusovej stanice. Tá bude ponechaná v súčasnej polohe. Súčasťou projektu je stavebný objekt, ktorý rieši spevnené plochy a prístupové komunikácie pri Žst. Liptovský Mikuláš. Uvedená plocha bude v procese výstavby využitá pre potreby staveniska. Ďalšie využité pozemku nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Do zoznamu stavebných objektov žiadame doplniť komunikáciu z novej železničnej stanice smerom na OC TESCO a odbočenie z tejto komunikácie na komunikáciu, vedúcu k osade Hlboké, v zmysle právoplatného územného rozhodnutia na stavbu Modernizácia železničnej trate Zilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš -Poprad - Tatry (mimo)“ číslo UR a SP 2008/05770 – TA1 zo dňa 31.12. 2008.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska. Komunikácia z novej železničnej stanice smerom na OC TESCO je súčasťou posudzovanej činnosti. Komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

Je potrebné určiť, kde bude zhromažďovaný materiál zo zemných prác pred a počas výstavby a určiť plochu na umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov počas výstavby. Určiť miesto a spôsob zabezpečenia zhromažďovania nebezpečných odpadov tak, aby boli splnené zákonné podmienky nakladania s týmito odpadmi, miesto ukladania odpadu z razenia tunela Paludza a spôsob jeho využitia. Nakladanie s odpadmi počas vrtných prác je potrebné zosúladiť s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva.

Pripomienka bola akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska.

Z dôvodu, že v km 251,5 až 252,5 budú paralelne vedľa seba umiestnené tri zdroje hluku - obslužná komunikácia, železničná trať so železničnou stanicou a diaľnica je podľa nášho názoru potrebné opätovne posúdiť vplyv hluku na obytné územie mesta, nakoľko merania, ktoré sú podkladom pre navrhované protihlukové opatrenia stavby, boli vykonané už v roku 2007 až 2008, sú teda zastaralé a pre objektívne posúdenie súčasného stavu nepoužiteľné. Protihlukové opatrenia na zníženie nepriaznivých dôsledkov hluku na blízky obytný súbor Nábřežie a Palúdzka (zeleň, protihlukové steny) navrhnúť zo severnej strany diaľnice D1.

Pripomienka bola akceptovaná. Aktualizovaná hluková štúdia bola predložená v Správe o hodnotení. Na základe platných hygienických limitov a predikcie hlukových emisií bol vypracovaný návrh protihlukových opatrení, ktorý je súčasťou technického riešenia stavby.

Navrhovaná činnosť nebude v rozpore s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš za predpokladu preukázania, že:

- priamy a nepriamy vplyv prevádzky navrhovanej činnosti v zámere nebude negatívne ovplyvňovať susedné parcely viac, než stanovujú hygienické normy. Územný plán mesta Liptovský Mikuláš je zverejnený na www.mikulas.sk.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Požadujeme, aby navrhovaná činnosť vyššie uvedeného zámeru bola posudzovaná podľa zákona a aby súčasťou správy o hodnotení bolo:

- štúdia, ktorá posúdi vplyv hluku, vibrácií a prachu počas vrtných, prípravných a realizačných prác na najbližšie obytné zóny
- hluková štúdia, ktorá posúdi hluk z prevádzky navrhovanej činnosti so zohľadnením kumulatívneho hluku z cestnej a železničnej dopravy v súvislosti s narastajúcou intenzitou dopravy počas výstavby a počas prevádzky, vzhľadom k obytným zónam mesta (Nábrežie, Palúdzka,...)
- dopravno - inžiniersky prieskum navrhovanej činnosti počas výstavby a počas prevádzky
- plán organizácie výstavby počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti
- vyhodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby a počas prevádzky.

Uvedené pripomienky boli predmetom rokovania k Rozsahu hodnotenia, ktoré sa konalo dňa 13.11.2018 za účasti príslušného orgánu, rezortného orgánu, navrhovateľa ako aj mesta Liptovský Mikuláš. Výsledkom prerokovania bol Rozsah hodnotenia. Aktualizovaná hluková štúdia bola predložená v rámci Správy o hodnotení. Vyhodnotenie vplyvu na obyvateľstvo bolo predmetom Správy o hodnotení. Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti je v zmysle platných predpisov súčasťou ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Mesto Liptovský Hrádok, Mestský úrad v Liptovskom Hrádku, Hviezdoslavova 170, 033 01 Liptovský Hrádok (list č. R2019/005069 VM MLH-S2019/00161, zo dňa 01.07.2019)

Stanovisko Mesta Liptovský Hrádok k uvedenej Správe o hodnotení je nasledovné:

Pri realizácii protihlukových opatrení v intraviláne mesta Liptovský Hrádok žiadame:

- dôsledné dodržanie všetkých technických opatrení na zabránenie vzniku hlukových emisií z prevádzky železničnej trate, a to inštaláciou moderných technických prvkov pri rekonštrukcii štrkového lôžka a koľajníc v zastavanom území mesta a na mostnom objekte
- protihlukové steny realizovať s ohľadom na minimalizáciu bezpečnostného rizika tak, aby čo najmenej komplikovali prípadný zásah záchranných zložiek
- keďže železničná trať prechádza stredom mesta, požadujeme funkčné a účinné protihlukové steny, ktoré budú zároveň estetické, prípadne vhodne doplnené zeleňou, aby nenarúšali estetické vnímanie okolia železničnej trate
- zvážiť uplatnenie nízkych protihlukových stien do výšky max. 1 m (betónových s gumovou vrstvou alebo sklopných hliníkových), ktoré nevytvárajú okolo železnice ťažko prístupný betónový koridor
- na nový nadjazd, ktorým sa bude prekonávať železničná trať namiesto zrušeného železničného priecestia na ulici Pri úpuste, umiestniť protihlukové steny

Pripomienky boli akceptované a premietnuté do podmienok záverečného stanoviska.

Obec Uhorská Ves, Obecný úrad v Uhorskej Vsi 032 03 Uhorská Ves č. 53 (list zo dňa 18.06.2019)

Pripomienky od občanov obce Uhorská Ves:

1. Nakoľko hluk z trate má byť v časti úseku okolo obcí Liptovský Ján a Uhorská Ves riešený zásekou trate pod okolitý terén, žiadame, aby výška pôdneho „mantinelu“ zo severnej strany trate v časti úseku, kde nebude postavená protihluková stena, nebola nižšia, ako na jej južnej strane a hluk sa tak neodrážal smerom na obec Uhorská Ves.

Pripomienka nebola akceptovaná. Výškové vedenie trate bolo definované potrebou rešpektovať existujúce technické objekty (nadjazd nad diaľnicou D1 pri Závažnej Porube) a

parametrami modernizovanej žel. trate s určenými maximálnymi sklonovými pomermi. Uvedený zárez neslúži na eliminovanie šírenia hlukových emisií.

Hluková štúdia, ktorá bola vypracovaná a predložená v rámci Správy o hodnotení, pri modelovaní zohľadňovala terénne pomery územia a navrhla rozsah protihlukových opatrení potrebných na dosiahnutie hygienických limitov.

2. Zárez trate znemožní prechod peších mimo frekventovanej cesty č.2340 medzi obcami Liptovský Ján a Uhorská Ves, žiadame investora zapracovať do PD výstavbu chodníkov medzi obcami, aby nebola ohrozená bezpečnosť detí navštevujúcich základnú školu v Liptovskom Jáne.

Pripomienka bola čiastočne akceptovaná a premietnutá do podmienok záverečného stanoviska. Prepojenie obcí Uhorská Ves, Podtureň a Liptovský Ján a prístup na novú žel. zastávku Liptovský Ján je zabezpečené vybudovaním nového cestného nadjazdu v žkm 246,570 (SO 409-33-07) na miestnej komunikácii. Na nadjazde bude vybudovaný samostatný chodník. Lávka pre peších (SO 409-33-10) bude predpripravená na výhľadové dobudovanie chodníka zo strany Uhorskej Vsi (bude prepájať oba strany).

1. STANOVISKÁ DOTKNUTEJ VEREJNOSTI K SPRÁVE O HODNOTENÍ

Dotknutá verejnosť zaslala podnet k verejnému prerokovaniu, ktoré sa konalo v Liptovskom Mikuláši dňa 19.6.2019. Námietku, resp. upozornenie zaslal Ing. Dušan Brdečka:

Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš (list zo dňa 19.06.2019)

Vec: Námietka k verejnému prerokovaniu v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie konanom v Liptovskom Mikuláši dňa 19.6.2019 o 15:00.

Namietam voči konaniu verejného prerokovania Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa z dôvodu nedostatočného informovania občanov Liptovského Mikuláša. Mesto Liptovský Mikuláš uverejnilo verejnú vyhlášku len na vonkajšej tabuli medzi množstvom iných oznamov v spodnej časti, ktorú sleduje málo občanov. Nevyužilo štandardný spôsob informovania na webovom sídle mesta, prípadne v miestnej televízii, keďže sa jedná o záujem celého mesta. Prerokovania sa zúčastnili prakticky len občania (5), ktorí dostali oznámenie od REMING CONSULT a.s. a zamestnanci mestského úradu (8). Ako dôkaz je v prílohách uvedený výpis úradnej tabule zo dňa 17.6.2019 pre relevantné obdobie. Navyše v uvedenom čase je väčšina občanov, ktorých sa to týka a nie sú ľahostajní voči svojmu okoliu ešte v práci.

Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš (list zo dňa 26.06.2019)

Vec: Upozornenie k verejnému prerokovaniu v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie konanom v Liptovskom Mikuláši dňa 19.6.2019 o 15:00.

Upozorňujem na dodatočné zverejnenie verejnej vyhlášky k verejnému prerokovaniu Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 5. etapa na webovom sídle mesta Liptovský Mikuláš, ku ktorému došlo v čase medzi 20.6.2019 a 26.6.2019, teda po termíne konania prerokovania.

Na základe vyššie uvedeného podnetu bolo zo strany navrhovateľa vyžiadané vysvetlenie od mesta Liptovský Mikuláš, konkrétne od oddelenia životného prostredia a poľnohospodárstva, v ktorého gescii je aj predmetná agenda. Dňa 24.6.2019 bola zaslaná navrhovateľovi snímka obrazovky od správcov webovej stránky mesta, ktorou potvrdili včasné zverejnenie pozvánky na

verejné prerokovanie. Snímka bola následne zaslaná p. Brdečkovi (25.6.2019) ako aj príslušnému orgánu, t. z. na OÚ Liptovský Mikuláš, OSŽP (12.7.2019).

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona, na základe určenia Okresného úradu Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-LM-OSZP-2019/00327-080-Pa zo dňa 30.7.2019 vypracovala spoločnosť ENVICONSLT spol. s r.o., Obežná 7, 01008 Žilina, ako odborne spôsobilá právnická osoba podľa § 61 zákona, číslo osvedčenia MŽP SR 6/98-OPV-PO, zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb.

Spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti vyhodnotil v odbornom posudku k navrhovanej činnosti najmä úplnosť správy o hodnotení činnosti, resp. zámeru a stanoviská k nemu, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Návrhy opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti uvedené v odbornom posudku k navrhovanej činnosti sú premietnuté do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

V odbornom posudku k navrhovanej činnosti spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti odporúča súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti v predloženom variante za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností.

K odbornému posudku boli doručené nasledujúce 4 stanoviská:

Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 03101 Liptovský Mikuláš, (list zo dňa 3.12.2019)

Vec: Pripomienky k odbornému posudku k Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad - Tatry (mimo), 5. etapa

Odborný posudok v podstate nehodnotí činnosť ako takú, ale je len formálnym zhrnutím doterajších činností pri posudzovaní zámeru s upozornením na drobné chyby. Je možné konštatovať, že pozitívne skutočnosti sú vyzdvihované a negatívne sú uvádzané všeobecne, s odôvodnením, že bude sa to potrebné riešiť v budúcnosti. V posudku vychádzajúcom zo správy o hodnotení sú okrem iného uvedené zavádzajúce informácie v prípade, že by sa daná činnosť nerealizovala. Uvedené údaje, v prípade, že by boli pravdivé, by boli trestným činom porušovania povinnosti pri správe cudzieho majetku.

Ako je uvedené, dôvodom tohto posúdenia je financovanie projektu z fondov Európskej únie. Požadujem uviesť cenu projektu priamo súvisiacou s modernizáciou železničnej trate (stavieb, ktoré po ukončení stavby ostanú v správe ŽSR a nevyhnutných pre ich realizáciu a prevádzku) bez dodatočne vyvolaných a súvisiacich investícií.

V procese bolo niekoľkokrát požadované zverejnenie umiestnenia dočasných objektov a prepravných trás pre výstavbu, čo nebolo uspokojivo zodpovedané. Nie je možné sa vyhovárať na technológiu prác budúceho zhotoviteľa. Ako príklad uvádzam, že v Liptovskom Mikuláši je naplánovaná spevnená plocha pre výstavbu v tesnej blízkosti Areálu vodných športov Ondreja Cibáka od samého začiatku projektu v oblasti oddychu obyvateľov sídliska Nábrežie. Je

umiestnená mimo vlastného staveniska železničnej stanice a železnice s problematickou dopravou materiálu. Jediný objekt, ktorý sa má v tejto oblasti realizovať je vstupný portál podchodu pod diaľnicu. Vzhľadom na to, že v posudku je konštatované, že už sú vydávané stavebné povolenia, nasledujúcu činnosť už obyvatelia nemajú možnosť ovplyvniť. Aj na základe zverejnených požiadaviek občanov na verejných prerokovaniach požadujem pred zverejnením záverečného stanoviska oboznámiť občanov dotknutých obcí s dislokáciou stavebných dvorov, trás prepravy zeminy a dočasných skládok s možnosťou pripomienkovania.

Pripomienka bola zaslaná v reakcii na odborný posudok, jej obsah sa však zaoberá najmä vecnými pripomienkami k podrobnosti dokumentácie. Príslušný orgán nedisponuje podrobnejšou informáciou o výške a rozdelení investičných nákladov. Projekt organizácie výstavby (POV) navrhovanej činnosti je súčasťou projektovej dokumentácie. POV v zmysle všeobecne platných právnych predpisov a zaužívaných postupov nie je záväzný, ide o návrh, ktorý môže dodávateľ stavby prispôbiť podľa svojich potrieb, použitých technológií na výstavbu a aktuálnej situácie. POV vypracovaný zhotoviteľom bude konzultovaný a odsúhlasený obstarávateľom a príslušnou obcou. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu.

Do podmienok bolo premietnuté opatrenie, aby zhotoviteľ vyšpecifikoval umiestnenie stavebných dvorov, trasy prepravy materiálu a dočasných skládok a uvedené prerokoval s občanmi na verejnom stretnutí v Liptovskom Mikuláši a Liptovskom Hrádku zorganizovanom za spoluúčasti mesta Liptovský Mikuláš a mesta Liptovský Hrádok. Pozvánku na tieto stretnutia zhotoviteľ rozpošle na všetky dotknuté obce, ktoré zabezpečia zverejnenie v dostatočnom predstihu.

Ladislav Mlynarčík, Nábřežie Janka Kráľa č. 1188/1, Liptovský Mikuláš (list zo dňa 16.12.2019)

Vec : Pripomienky k odbornému posudku č.k. OU - LM - OSZP - 2019/00327 - 084 - Ry, zo dňa 21.11.2019

Žiadam uviesť uznesenie mestského zastupiteľstva k petícii proti mostu do Hlbokého č. 98/2015 zo dňa 17.9.2015 časti II, III, IV v plnom znení. Žiadam vyňať novonavrhnutú komunikáciu do Hlbokého podľa požiadaviek Mesta Liptovský Mikuláš zo dňa 15.8.2018, ktorú schválili ŽSR. Mám za to, že dostatočný a plne vyhovujúci prístup, zabezpečuje existujúca komunikácia od mosta na Vrlíkovej ulici. Domnievam sa, že uvedená navrhovaná cesta je plytvaním prostriedkov EÚ. Väčšina navrhovaných stavieb, má byť financovaná z fondov EÚ. Navrhované komunikácie, majú podstatný vplyv a dopad na životné prostredie v ich bezprostrednom okolí. Projektované sú v súlade s generelom dopravy a územným plánom Mesta Lipt. Mikuláš. Z toho dôvodu požadujem vypracovať dopravnú analýzu s uvažovaním všetkých stavieb, ktoré sú uvedené v územnom pláne.

V zmysle informácií poskytnutých mestom Liptovský Mikuláš bol uvedený projekt niekoľkokrát prerokovaný na pôde mestského zastupiteľstva, pričom boli prijímané rôzne Uznesenia. Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Mesto Liptovský Mikuláš obdržalo dňa 23.6.2015 petíciu „Proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého“. K petícii bolo prijaté uznesenie mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš (ďalej len MsZ LM) Č. 98/2015 zo dňa 17.9.2015.

Dňa 8.8.2016 mesto Liptovský Mikuláš obdržalo „Petíciu za modernizáciu železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate výhybňa Paludza-Liptovský Hrádok, vrátane výstavby mosta cez rieku Váh z Ul. Belopotockého v L. Mikuláši“, ktorej MsZ LM rozhodlo vyhovieť v celom rozsahu v zmysle uznesenia MsZ LM Č. 90/2016 zo dňa 16.9.2016. Uznesením MsZ LM č.112/2016 zo dňa 18.11.2016 mestské zastupiteľstvo reagovalo na vystúpenie europoslancu Richarda Sulíka

pred výborom Európarlamentu pre petície PETI zo dňa 10.11.2016 a bol odoslaný „otvorený list“ poslancov MsZ LM. Vzhľadom na to, že most na Belopotockého ulici bol zdrojom napätia medzi občanmi a protesty proti nemu viedli k spísaniu petície, bol tento most na základe pokynu nadriadeného orgánu z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584. Komunikácie budú riešené v zmysle platných predpisov tak, aby umožnili dopravné napojenie osady v Hlbokom.

Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš (list zo dňa 22.12.2019)

Vec: Stanovisko k odbornému posudku k Modernizácia železničnej trate Žilina — Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš — Poprad — Tatry (mimo), 5. Etapa

Na začiatku procesu EIA zámeru navrhovateľa, som ako člen organizácie SKAS pri SAV ponúkol odbornú pomoc organizácie. Moja ponuka nebola akceptovaná čo rešpektujem. Spracovateľ odborného posudku, dotknuté orgány a správny orgán majú počas celého procesu posudzovania, v prípade pochybností a nejasností, možnosť požiadať o súčinnosť odborné organizácie štátnej správy ako napríklad Národné referenčné centrum pre hluk a vibrácie, SNAS a iné. Nakoľko som z časových dôvodov do teraz nemal možnosť detailne sa oboznámiť s obsahom odborného posudku zámeru, môžem len požadovať zákonnosť celého procesu posudzovania a dodržanie platnej legislatívy SR a EU, najmä zákona č. 355/2007 Z.z., vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., zákona č.24/2006 Z.z., smerníc EU a Ústavy SR v záverečnom stanovisku k zámeru. Podľa ustanovení zákona č.355/2007 Z.z. a zákona č. 24/2006 Z.z. správny orgán musí správne identifikovať dotknuté orgány a vyzvať ich aby sa vyjadrili k odbornému posudku.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš (list zo dňa 4.12.2019)

Vec: Stanovisko k odbornému posudku k Modernizácia železničnej trate Žilina — Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš — Poprad — Tatry (mimo), 5. Etapa

Na začiatku procesu EIA zámeru navrhovateľa, som ako člen organizácie SKAS pri SAV ponúkol odbornú pomoc. Moja ponuka nebola akceptovaná čo rešpektujem. Spracovateľ odborného posudku, dotknuté orgány ale aj správny orgán mali počas celého procesu posudzovania, v prípade pochybností a nejasností, možnosť požiadať o súčinnosť odborné organizácie štátnej správy ako napríklad Národné referenčné centrum pre hluk a vibrácie a iné. Nakoľko som z časových dôvodov nemal možnosť detailne sa oboznámiť s obsahom odborného posudku zámeru, môžem len požadovať zákonnosť procesu a dodržanie legislatívy SR a EU, najmä zákona č. 355/2007 Z.z., vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. a Ústavy SR v záverečnom stanovisku k zámeru. Podľa ustanovení zákona č.355/2007 Z.z. a zákona č. 24/2006 Z.z. by správny orgán mal správne identifikovať dotknuté orgány a vyzvať ich aby sa vyjadrili k odbornému posudku.

Pripomienka sa berie na vedomie.

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

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie záujmového územia podľa súčasného poznania a možných jestvujúcich riešení, zámeru navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre

navrhovanú činnosť, z dopĺňujúcich informácií, verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné:

1. Vplyvy na obyvateľstvo

Súčasná železničná trať je prevádzkovaná bez potrebných ochranných opatrení na zníženie hlukovej záťaže žel. prevádzky na okolie. Významný je tiež vplyv vibrácií prenášajúci sa na obytné objekty postavené v blízkosti žel. trate. Zároveň sa v hodnotenom úseku trate nachádza viacero úrovňových križovaní trate s cestnými komunikáciami a úrovňové prístupy na nástupištia k vlakom v zastávkach a na stanicach, čím je zvýšené riziko úrazu alebo usmrtenia. Úrovňové križenia trate s cestnými komunikáciami sú tiež spojené s častým čakaním automobilov na priecestiach v prípade prejazdov vlakov, čím sú zvýšené prašnosť a množstvá emisií v ovzduší.

Počas výstavby budú na kvalitu života obyvateľstva dotknutého územia nepriaznivo vplývať zvýšená prašnosť v okolí stavenísk a zvýšený objem emisií a úrovne hluku a vibrácií od stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov. Nepriaznivo bude na pohodu a kvalitu života pôsobiť aj zvýšený pohyb motorových prostriedkov v dotknutom území i keď uprednostňovaná bude na dopravu materiálu na stavbu koľajová doprava. V tejto etape bude pozdĺž trate potrebné umiestniť zariadenia staveniska a vybudovať prístupové staveniskové komunikácie. Nevyhnutné budú tiež dopravné výluky na trati a pri výstavbe mimoúrovňových križení a súvisiacich cestných komunikácií aj obmedzenia cestnej dopravy. Následkom bude znížená priepustnosť dopravných línii a predĺženie jazdných časov. K negatívnym vplyvom na obyvateľstvo patrí tiež zásah do obytných objektov (rodinné domy) a zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie a výkupy pozemkov). Stavebné práce budú zároveň zdrojom nových pracovných príležitostí.

Počas prevádzky budú pozitívne pôsobiť zmeny vykonané na žel. spodku a zvršku, ktoré samé sebe dokážu znížiť hlukovú záťaž o 6 až 7 dB. Spolu s navrhovanými protihlukovými opatreniami tak dokážu znížiť súčasnú úroveň hluku a vibrácií v dotknutom území a zvýšiť tak pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov. Preložením trate do novej polohy dôjde k zhoršeniu hlukovej záťaže obyvateľstva Uhorskej Vsi, Liptovského Jána a Závažnej Poruby (teleso trate bude v týchto lokalitách novým prvkom) a naopak, značne znížená bude súčasná hluková záťaž železničnej dopravy v obci Podtureň a v meste Liptovský Mikuláš presunom trate na jeho južný okraj. Zároveň sa preložením trate do novej polohy zníži počet občanov, na ktorých bude hluk zo žel. dopravy vplývať.

Na základe realizovaných výsledkov merania hluku pri prevádzke na trati v rokoch 2007 a 2008 (Klub ZPS vo vibroakustike, 2007, 2008 a 2018) a namodelovania emisií hluku navrhovanej činnosti bolo na viacerých miestach vedených obytnými zónami zistené prekročovanie prípustných hodnôt hluku stanovených aktuálne platnými právnymi predpismi.

Z tohto dôvodu sú súčasťou stavby návrhy viacerých protihlukových opatrení (protihlukové steny a prípadné výmeny okien na dotknutých objektoch), ktoré majú šírenie hlukovej záťaže zmierniť a napomôcť k dodržaniu prípustných hodnôt hluku pre všetky objekty dotknuté prevádzkou železničnej trate.

Tab. Navrhované protihlukové opatrenia (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o., 2018)

Úsek	Staničenie	Strana v smere staničenia	Dĺžka clony [m]	Výška clony [m]
Liptovský Hrádok	242,800- 243,330 243,740- 244,000	vpravo	530 260	2,5
Liptovský Hrádok	241,330- 242,510 243,000- 244,100	vľavo	1180 1100	2,5
Liptovský Ján	246,270- 246,540	vľavo	270	2,5
Podtureň	245,585- 246,540	vpravo	955	2,5
Podtureň	247,030- 247,760	vľavo	730	2,5
Závažná Poruba	248,750- 250,000	vľavo	1250	2,5

Protihlukové clony musia spĺňať:

- hodnoty zvukovej odrazivosti „in-situ“ $DLRI \geq 6$ podľa EN 1793 – 5.
- hodnoty vzduchovej odrazivosti „in-situ“ $DLSi,E \geq 28$, $DLSi,P \geq 28$ a $DLSi,G \geq 28$, čo predstavuje kategóriu vzduchovej nepriezvučnosti D3 podľa STN EN 1793 – 6.

Po realizácii stavby budú po zahájení prevádzky vykonané merania akustických pomerov. V prípade, že bude zistené prekročenie hygienických limitov, pristúpi sa k realizácii individuálnych opatrení (**výmeny okien na niektorých obytných objektoch** dotknutých blízkosťou trate).

Opatrením zlepšujúcim **komfort cestovania je inštalácia protihlukových panelov na steny zárubného múra** v nžkm 242,080 - 243,200. Ich účelom je pohlcovanie zvuku, aby sa zvuk z podvozka železničných vozňov nedostával vo vysokej miere do priestoru vozňa. Tak bude zabezpečené pohodlie cestujúcich pri jazde aj pri vysokých rýchlostiach.

Na základe realizovaných výsledkov merania vibrácií pri prevádzke na trati v rokoch 2007, 2008 a ich aktualizácii v roku 2018 podľa vyššie uvedenej vibroakustickej štúdie možno konštatovať nasledovné:

- Prenos vznikajúcich seizmických účinkov od koľajovej dopravy na stavby a inžinierske diela a infraštruktúru je pri zohľadnení lokálneho horninového podlažia nízky. Vplyvy vibrácií sa tak prejavujú len na veľmi krátku vzdialenosť od zdroja.
- Posudzované hodnoty v meracích bodoch v súčasnosti neprekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín zrýchlenia vibrácií a dynamickú odozvu spôsobenú technickou seizmicitou.
- Zvýšenie traťovej rýchlosti pre nové koľajové lôžko po modernizácii má zvýšené negatívne účinky na záujmové územia v okolí železničnej trate.
- Nové koľajové lôžko (štrkové lôžko hrúbky min. 350 mm) má z pohľadu vplyvu technickej seizmicity nižšie negatívne účinky na záujmové územie v okolí železničnej trate ako existujúce koľajové lôžko pred modernizáciou. Podľa nameraných hodnôt je veľkosť energie kmitania, ktorá sa prenáša do podlažia, o viac ako 50 % menšia pri modernizovanej trati ako pri nezrekonštruovanej koľaji.

Výstavba mimoúrovňových križení a inštalácia protihlukových stien, najmä v zastavaných častiach obcí narušia súčasnú krajinnú scenériu a budú predstavovať vizuálnu bariéru.

K významným vplyvom na obyvateľstvo patrí zníženie počtu priecestí a výstavba nových cestných komunikácií a teda zmena prístupových ciest k pozemkom a objektom. Odstránením úrovňových priecestí dôjde k eliminácii možných kolíznych bodov a zvýšeniu plynulosti dopravy, mimoúrovňové prístupy na nástupištia zastávok a staníc zvýšia bezpečnosť cestujúcich. Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavujú dôsledkom vyššej technickej vybavenosti železničnej trate (skrátene jazdného času, zvýšenie konkurencieschopnosti žel. dopravy, zvýšenie komfortu jazdy a kultúry cestovania, zníženie nákladov na údržbu a prevádzku trate). Významnou zmenou pre dotknutých obyvateľov bude zrušenie žel. zastávok Podtureň a Okoličné a zriadenie nových zastávok v Liptovskom Jáne a v Závažnej Porube. Podstatne tak bude zmenená dostupnosť žel. dopravy pre obyvateľov dotknutých obcí. Počas prevádzky modernizovanej žel. trate nie sú predpokladané žiadne zdravotné riziká.

Pre navrhovanú činnosť bolo spracované Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie (Drastichová, 2019), v ktorom bolo vyhodnotené zdravotné riziko pôsobenia hluku a vibrácií z navrhovanej činnosti. V závere hodnotenia bolo konštatované, že po zohľadnení navrhovaných opatrení budú hluk aj vibrácie pochádzajúce z prevádzky žel. trate po modernizácii predstavovať prijateľné zdravotné riziko pre dotknutých obyvateľov, resp. navrhovaná činnosť nebude mať významný vplyv na zdravie dotknutých obyvateľov.

Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavujú dôsledkom vyššej technickej vybavenosti dotknutého úseku železničnej trate vrátane súvisiacich stavebných úprav. Modernizácia trate skráti jazdný čas cestujúcim a prispeje k rýchlejšej preprave tovarov, čím zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

Modernizácia technickej infraštruktúry trate vrátane vybavenosti žel. zastávok a staníc zabezpečí vyšší komfort jazdy a zvýši kultúru cestovania. Rekonštrukciou resp. výmenou všetkých zastaraných a opotrebovaných konštrukcií, častí a technického vybavenia sa znížia náklady na údržbu, prevádzku a opravy železničnej trate.

Narušenie pohody a kvality života sa okrem vyššie uvedeného prejaví aj tým, že zastávka ŽST Liptovský Hrádok bude trať preložená do novej polohy južne od diaľnice D1. Okrem uvedených vplyvov vyvolaných demontážnymi a stavebnými prácami, bude pre dotknutých obyvateľov významnou zmenou zrušenie existujúcich zastávok Podtureň a Okoličné a zriadenie nových železničných zastávok v Liptovskom Jáne a v Závažnej Porube. Podstatne tak bude zmenená dostupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov obcí Podtureň, Uhorská Ves, Liptovský Ján, Závažná Poruba a mesta Liptovský Mikuláš. Zvolená poloha zastávky Liptovský Ján bude vzhľadom na súčasnú polohu zastávky Podtureň znamenať priblíženie koľajovej dopravy obyvateľom Liptovského Jána a Uhorskej Vsi. Naopak, pre obyvateľov Podturne dôjde k miernemu zhoršeniu dostupnosti vlakov doprav. Zastávka bude pre týchto obyvateľov preložená na druhý breh rieky Váh. Pre peších bude zastávka dostupná po existujúcej lávke ponad rieku Váh. Pre motoristov bude zastávka prístupná cez existujúci cestný most pod diaľnicou D1.

V prípade preložky žel. stanice Liptovský Mikuláš a zrušenia zastávky Okoličné dôjde k zhoršeniu dostupnosti vlakov doprav pre obyvateľov severnej časti mesta Liptovský Mikuláš. Nová zastávka Závažná Poruba poskytne komfortný prístup na vlak najmä obyvateľom vlastnej obce. Nová poloha žel. stanice Liptovský Mikuláš priblíži koľajovú dopravu okrem obyvateľom bývajúcim v okolí mosta na Vrlíkovej ulici aj obyvateľom Il'anova.

Preloženie trate do novej polohy si vyžiada zbúranie dvoch rodinných domov (jeden obývaný ako dvojdom) v Liptovskom Mikuláš (nžkm 257,720, parcely č. 7311/2, 7311/3, 7311/39), čo možno pokladať za významný negatívny vplyv pre priamo dotknutých obyvateľov. V následných konaniach bude zabezpečené rokovanie majiteľov dotknutých rodinných domov s

navrhovateľom o možnostiach adekvátnej náhrady – dotknutým majiteľom tak bude poskytnutá zámena za nehnuteľnosti v zodpovedajúcej cene a kvalite príp. finančná náhrada.

Preložením železničnej trate sa odstráni významná líniová bariéra (súčasnú žel. teleso) medzi obytným územím mesta Liptovský Mikuláš a rekreačnou zónou vodnej nádrže Liptovská Mara. Zabezpečí sa tak priamy a bezpečnejší prístup obyvateľov a návštevníkov mesta Lipt. Mikuláš k vodnej nádrži a vznikne potenciál na vybudovanie novej rekreačnej, či obytnej zóny.

Vo všeobecnosti bude preložka trate v úseku Liptovský Hrádok – Palúdzka znamenať zlepšenie pohody a kvality života miestnych obyvateľov presunom koľajovej trate mimo zastavané územie obce (zníženie hlukovej záťaže a odstránenie významnej dopravnej bariéry). Miernym negatívnym dopadom bude zhoršenie dostupnosti vlakovej dopravy.

Prijateľnosť navrhovanej činnosti pre dotknuté obce možno špecifikovať len na základe zaslaných stanovísk a na základe verejných prerokovaní. Možno konštatovať, že žiadna z obcí nemala k modernizácii železnice vážnejšie výhrady a tiež, že v regióne sa dosiahol s prípravou navrhovanej činnosti konsenzus verejnosti.

2. Vplyvy na horninové prostredie

Rizikom pre horninové prostredie plynúcim z existujúcej železničnej prevádzky je kontaminácia cudzorodými látkami z prepravovaných substrátov, hnacích vozidiel, údržby železničného zvršku, ako aj dôsledkom mimoriadnych udalostí a havárií na trati.

V etape výstavby budú narušené povrchové vrstvy horninového prostredia dotknutých území. Po odstránení vegetačného pokryvu stúpne možnosť vzniku plošnej erózie a pri narušení svahov možnosť aktivizácie svahových pohybov (najrizikovejším úsekom je okraj terasy rieky Váh s komplikovanými geologickými pomermi, kde bude trať vedená zárezmi a výstavba tunela Palúdzka ovplyvňovaná prítokmi podzemnej vody). Niektoré stavebné práce môžu prenosom vibrácií ovplyvniť statiku blízkej zástavby. V miestach výskytu málo únosných zemín a bahnitých sedimentov budú vyvolané vplyvy na stabilitu podložia pod násypmi. Charakter rizika má prípad havárie na stavenisku, ktorá môže vyvolať kontamináciu horninového prostredia.

Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného telesa trate znečisteného ropnými látkami príp. fekálnym znečistením.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate nie je predpoklad výraznejšieho ovplyvnenia horninového prostredia. Najvýraznejším trvalým vplyvom na geomorfologické pomery vyvolaným realizáciou navrhovanej činnosti sú zmeny lokálneho reliéfu v dôsledku uskutočnenia zárezov do terénu a budovania násypov v údoliach a v zníženinách. Charakter rizika má potenciálna kontaminácia podložia cudzorodými látkami od prepravovaných substrátov, hnacích vozidiel, údržby železničného zvršku ako aj v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií na železničnej trati.

Súčasnú vedenie žel. trate ani jej navrhované trasovanie priamo nezasahuje do žiadneho dobývacieho priestoru nerastných surovín, chráneného ložiskového územia alebo do významnej geologickej lokality.

3. Vplyvy na klimatické pomery

Vplyvy navrhovanej činnosti na zmenu klímy sa môžu prejaviť ako následok odstránenia vegetačného krytu v miestach preložky trate a nových stavebných objektov a súvisiaceho zvýšenia podielu spevnených plôch (zvýšenie nepriepustných povrchov s následným znížením výparu a infiltračnej schopnosti územia a podporou šírenia tepla a sucha), realizácie odvodňovacích systémov (zníženie prirodzenej infiltrácie a akumulácie vody a výparu), zakladania stavebných objektov (prípadné zmeny hydrologického režimu podzemných vôd v prostredí vysokej hladiny podzemnej vody), budovania nového telesa trate a zemných násypov

pre mimoúrovňové kríženia (prípadné zmeny odtokových pomerov povrchových a zrážkových vôd) a výsadby zelene (zlepšenie hygienických pomerov lokality, zvýšenie infiltračnej schopnosti územia, ovplyvnenie vlhkosti a teploty v území a zlepšenie jeho prevetrávania).

Zmena klímy môže žel. dopravu ovplyvniť v dôsledku nárastu teplôt, náhlych teplotných zmien a častejšieho výskytu horúčav (prehrievanie žel. infraštruktúry a koľajových vozidiel, deformácie koľajníc, zmena vlastností trakčného vedenia, zvýšené riziko výskytu požiarov), častejších výskytov období sucha (poškodzovanie žel. násypov a znižovanie ich stability), výskytu intenzívnych zrážok a predlžovania období dažďov (erózie pôdy, zosuvy, spomalenie odtoku vody z územia, spomalenie prietokov odvodňovacích systémov, korózia kovových častí, záplavy, podmačanie podložia, priame obmedzenie žel. prevádzky), častejších a silnejších vetrov a víchric (lámanie a vyvracanie stromov s priamym poškodením žel. infraštruktúry, obmedzenie žel. prevádzky, výpadky el. energie), častejších búrok (výskyt bleskov môže vyvolať prepätie a poškodiť trakčné vedenie alebo signalizáciu) a sekundárnych zmien vegetácie v okolí trate (zvýšené nároky na údržbu).

V rámci dokumentu Štúdia realizovateľnosti (2015) bolo spracované Posúdenie možného ovplyvnenia trasovania železničného koridoru z pohľadu prírodných rizík v súvislosti so zmenami počasia a podnebia (Integra Consulting s.r.o., 2015). Spracovaná analýza eliminovala v riešenom úseku žel. trate varianty, pre ktoré boli identifikované vysoké riziká a následne ako rizikové označila predovšetkým obdobie stavebných prác.

Štúdia vytypovala viaceré okruhy, ktorým je potrebné z hľadiska budúcej zmeny klímy venovať náležitú pozornosť. Dôraz odporúča klásť na zakladanie vysokých protihlukových stien, ktoré by mohli narušovať homogenitu a stabilitu zemného telesa a na stavebné riešenia križovaní žel. trate s vodnými tokmi s horskými prítokmi a navrhované rozpätie mostov vzhľadom na riziko vzniku povodňových situácií. Uvedené odporúčania sú v rámci správy o hodnotení alebo návrhu zmierňujúcich opatrení zapracované.

4. Vplyvy na ovzdušie

Železničná trať prispieva k znečisteniu ovzdušia len zanedbateľne vzhľadom na jej elektrifikáciu a využívanie elektrických lokomotív.

Počas výstavby vyvolajú stavebné činnosti zvýšenú prašnosť a dôsledkom nárastu pohybu motorových dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov bude zvýšená produkcia emisií.

Počas prevádzky nebude modernizovaná železničná trať predstavovať zdroj nových negatívnych vplyvov na ovzdušie oproti súčasnému stavu. Pozitívne bude na kvalitu miestneho ovzdušia vplývať zrušenie úrovňových priecostí a zvýšenie prevádzkovej rýchlosti a plynulosti železničného spojenia. Navrhované vegetačné úpravy prispievajú k znižovaniu znečisťovania ovzdušia zachytávaním znečisťujúcich látok z dopravy a drobných prachových častíc. Súčasťou prevádzky modernizovanej trate budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (náhradný zdroj elektriny v ŽST Liptovský Hrádok, teplovodné kondenzačné kotle a náhradný zdroj tepla v ŽST Liptovský Mikuláš a elektrický zdrojový agregát v tuneli Palúdzka), pre ktoré sa bude postupovať podľa ustanovení zákona NR SR č. 137/2001 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších aktualizácií. Plošný zdroj znečisťovania ovzdušia bude predstavovať aj parkovisko navrhované v nadväznosti na ŽST Liptovský Mikuláš, ale vzhľadom na jeho veľkosť a umiestnenie bude jeho podiel na znečisťovaní ovzdušia nízky.

5. Vplyvy na vody

V súčasnosti sú na viacerých miestach na trati vody z koľajiska a zo spevnených plôch odvádzané voľne na terén bez akéhokoľvek prečistenia.

Počas výstavby sa rizikom javí únik znečisťujúcich látok do povrchových a podzemných vôd dôsledkom havárie stavebných mechanizmov. Na podzemné vody môžu stavebné práce vplývať pri zakladaní stavieb, predovšetkým pri hĺbení tunela Palúdzka v úseku pod VN Lipt. Mara (najvýznamnejšie bude ovplyvnený režim jej prúdenia, pričom tieto zmeny budú pretrvávať aj počas obdobia prevádzky modernizovanej trate). Navrhovaná činnosť si vyžiada rekonštrukciu resp. výstavbu nových mostných objektov premostujúcich vodné toky, čím dôjde k zásahom do tokov (úprava korýt, osadenie podpier, úprava brehov), pričom budú rešpektované podmienky správcov tokov a zachované dostatočné prietokové profily. Potenciálne môže dôjsť k zakaleniu vody v tokoch a k prerušeniu ich pozdĺžnej kontinuity. Nevyhnutná bude tiež preložka dvoch vodných tokov a dvoch melioračných kanálov. V traťovom úseku Lipt. Mikuláš – výhybňa Palúdzka bude Galovianska zátoka celá preklenutá novým žel. mostom.

V trase modernizácie železničnej trate sa nenachádzajú pramene, pramenné oblasti ani zdroje geotermálnej vody. Navrhovaná činnosť zasahuje na začiatku hodnotného úseku v k. ú. Liptovská Porúbka do vyhláseného PHO II. stupňa vodných zdrojov (nžkm 239,850 – 241,400). Pre ochranu vodných zdrojov bude zabezpečená nepriepustnosť zemnej pláne pomocou geosyntetickej georohože a zachytávanie dažďovej vody a jej odvedenie mimo tohto pásma trativodným systémom s inštalovaným odlučovačom ropných látok. Nakoľko je trať v tomto úseku situovaná v pôvodnom telese a zemné práce sú v úseku minimalizované a týkajú sa najmä žel. zvršku, nepredpokladá sa znehodnotenie kvality a kvantity vodárenských zdrojov.

Územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti.

Počas prevádzky budú vybudované odvodňovacie systémy zrážkových vôd z koľajiska, spevnených plôch, cestných komunikácií, mostov a súvisiacich stavebných objektov. V období prevádzky trate bude tiež vylúčené mazanie klzných stoličiek vo výhybkách, kĺzavosť novozriadených výhybiek bude riešená valčekovými zariadeniami na prestavovanie jazykov.

Počas prevádzky sa nepredpokladá znečistenie dotknutých vodných tokov a plôch resp. Galovianskej zátoky únikmi 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 využívané 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.

6. Vplyvy na pôdy

Počas výstavby bude najvýznamnejším vplyvom navrhovanej činnosti na pôdy ich záber vrátane záberov poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Trvalé zábery pôdy (spôsobené predovšetkým novým smerovým vedením žel. trate a realizáciou súvisiacich mimoúrovňových križení, prístupových komunikácií a nových zastávok a železničných staníc) budú zväčšené terénymi podmienkami, ktoré pri požadovaných sklonoch trate vyvolajú budovanie hlbokých zárezov a násypov. Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom investora (ŽSR), budú spojené s majetkoprávnym vysporiadaním. Plochy určené na dočasné zábery pôdy (vytvorenie dočasných depónií, prístupových komunikácií, manipulačných plôch) budú po ukončení prác vrátené do pôvodného stavu. Samotnej stavbe bude predchádzať príprava staveniska (skrývka ornícovej a podornícovej vrstvy pôdy), po ukončení prác bude ornica využitá na spevnenie telesa trate vedenej v násype a na súvisiace vegetačné úpravy. V priebehu výstavby bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov, následkom utlačania pôdy je zvýšené riziko veternej erózie, resp. zvýšenie prašnosti prostredia. Rizikom sa v tejto fáze javí aj možnosť havárie stavebných alebo dopravných mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok a následnej intoxikácii pôd.

Z opusteného telesa žel. trate budú demontované koľaje a teleso žel. trate s prislúchajúcou technickou infraštruktúrou budú predmetom prevodu majetku v zmysle právnych predpisov. Na základe pripraveného a schváleného projektu bude možné opustené a sanované územie využiť

napr. mestom Liptovský Mikuláš na vybudovanie severnej obslužnej komunikácie a cyklotrasy k VN Lipt. Marta (pozri opatrenia z rozhodnutia k posudzovaniu vplyvov z roku 2007).

Počas prevádzky nebude dochádzať k priamym negatívnym vplyvov na pôdy dotknutého územia. Navrhnuté vegetačné úpravy (zatrávnenie železničného násypu vrátane niektorých stavbou dotknutých plôch s miestami výsadby drevín) prispievajú k zníženiu potenciálnej vodnej alebo veternej erózie spevnením dotknutých svahov žel. násypu alebo svahov a priekop zárubných a oporných múrov.

7. Vplyvy na biotu

V etape výstavby bude na začiatku úseku tlak vyvolaný najmä na vegetačný kryt v bezprostrednom susedstve navrhovanej činnosti, v mieste preložky žel. trate budú dotknuté biotopy úplne deštruované, resp. degradované v dôsledku vybudovania nového žel. telesa a súvisiacich objektov. Na niektorých úsekoch bude potrebné úplné odstránenie súčasných drevinových porastov, na iných pôjde len o dočasné zábery (pohyb stavebných mechanizmov, umiestnenie depónií a pod). Dočasne potrebné plochy budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu. Negatívne budú ovplyvnené aj brehové porasty pozdĺž dotknutých vodných tokov, na ktorých budú vybudované nové premostenia.

V miestach preložky trate do novej polohy budú zásahy do vegetácie výrazné, preloženie trate spolu s budovaním nových mimoúrovňových križení si vyžiada odstránenie súčasného vegetačného krytu v daných lokalitách spolu s výrubom drevinovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu. Realizáciou výrubu drevín a odstráneniu súčasného vegetačného krytu dôjde k úbytku biotopov a úkrytov vhodných pre drobné živočíchy. Nevyhnutný bude výrub približne 4 683 drevín a 57 018 m² krov. Uvedené čísla bude potrebné v rámci DSP aktualizovať. Podľa § 47 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny je na výrub drevín rastúcich mimo lesný fond potrebný súhlas orgánu ochrany prírody. Negatívne vplyvy budú kompenzované finančnou náhradou spoločenskej hodnoty drevín pre dotknutú obec, ktorá bude určená na zveľadenie zelene alebo realizáciou náhradnej výsadby.

Za pozitívum možno označiť odstránenie inváznych drevín z dotknutých pozemkov, čím sa zabráni ich ďalšiemu šíreniu. Ich likvidácia bude prebiehať v súlade so zákonom o ochrane prírody a krajiny a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z. ktorou sa daný zákon vykonáva v znení neskorších predpisov. Počas výstavby bude potrebné prijať opatrenia na využívanie zeminy z plôch s výskytom inváznych druhov rastlín, aby sa zamedzilo ich šíreniu.

Stavebnými aktivitami budú priamo zasiahnuté biotopy európskeho významu (Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy a Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov) a biotopy národného významu (Lk3 Mezofilné lúky a spásané lúky, Tr7 Mezofilné lemy, Lk10 Vegetácia vysokých ostríc). Táto fáza bude spojená so zvýšenou prašnosťou a hlukom, čo môže nepriaznivo ovplyvňovať lokálne druhy živočíchov vyskytujúcich sa v blízkosti trate a miest situovania ďalších stavebných objektov predovšetkým mimo zastavaného územia dotknutých obcí. Za pozitívum možno označiť odstránenie inváznych drevín z dotknutých pozemkov, čím sa zabráni ich ďalšiemu šíreniu.

Z pohľadu negatívneho ovplyvnenia fauny sú významné predovšetkým výstavba nového žel. mosta cez Váh pri obci Podtureň (žkm 246,656) a výstavba žel. mosta nad Galovianskou zátokou. Pre elimináciu resp. zmiernenie nežiaducich vplyvov na faunu dotknutých vodných tokov je ako súčasť opatrení pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie navrhnuté prekonzultovať technické riešenia úprav vodných tokov a postup stavebných prác s ichtyológom.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti bude navrhovaná činnosť predstavovať líniovú bariéru križujúcu migračné trasy najmä väčších živočíchov, uvedený vplyv bude zmiernený návrhom vedenia trasy v blízkosti s existujúcim telesom diaľnice D1, čím bude jestvujúci bariérový prvok zvýraznený, avšak nevznikne tak bariérový prvok pre krajinu úplne nový. Ako súčasť navrhovanej činnosti sú plánované inštalácie navádzacích oplotení k umelo vybudovaným

prechodom cez trať pre migrujúcu zver z južného smeru trate, tzn. zo smeru od Nízkych Tatier. V rámci správy o hodnotení predložili Správy TANAPu a NAPANTu v úseku Liptovský Mikuláš - výhybňa Paludza návrh na obojstranné uzavreté oplatenie železničnej trate od vjazdového portálu (nžkm 257,0260) s napojením na plánované oplatenie južnej strany železničnej trate v úseku, kde je preložená železničná trať vedená v súbehu s diaľnicou 01 (tzn. od križovania cesty 11/584 na Demänovú až po most ponad rieku Váh). Návrh je potrebné prejednať na spoločnom rokovaní s navrhovateľom a do vyhodnotenia technickej a ekonomickej realizovateľnosti takto navrhnutého oplatenia zahrnúť aj návrh na vybudovanie vhodného podchodu mostného objektu na 256,0 nžkm v lokalite Luteránky.

Na niektorých úsekoch trať premostuje hydrické biokoridory využívané živočíchmi migrujúcimi pozdĺž vodných tokov, tieto premostenia budú riešené tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä pre vydru riečnu) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody. Súčasťou navrhovanej činnosti bude úprava svahov násypu žel. telesa a úprava priekop a svahov nad zárubnými múrmi vrátane priestranstiev, ktoré boli dotknuté stavebnými úpravami (dotknuté plochy budú zatrávnené a na niektorých prebehne výsadba drevín). Vegetačné úpravy prispievajú k lepšiemu začleneniu stavby do okolitej krajiny a skvalitnia celkovú estetiku prostredia.

Nezriedkavým javom je usmrcovanie vtákov v kolízii s trakčným vedením. Podľa § 4 ods. 4 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto buduje alebo plánovane rekonštruje nadzemné elektrické vedenie povinný použiť také technické riešenie, ktoré bráni usmrcovaniu vtákov. Navrhované nosné stožiare a brány trakčného vedenia striedavej zostavy 25 kV sú neživými súčasťami zostáv trakčného vedenia, ktoré svojou polohou umožňujú sadanie vtákov na ich konštrukciu bez ohrozenia života. Konštrukčné prvky trakčného vedenia umiestňované na vrchole trakčných stožiarov (napr. úsekové odpojovače, rôžkové bleskoistky), sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu.

8. Vplyvy na krajinu

Modernizovaná železničná trať nebude v úseku pôvodného trasovania zdrojom nových negatívnych vplyvov na krajinnú štruktúru, stabilitu alebo scenériu. Významné zmeny krajinskej scenérie dotknutého územia nastanú v úseku jej preložky, významnými stavebno-technickými prvkami, ktoré ovplyvnia architektonický výraz stavby a okolitú krajinu v tomto úseku budú jednotlivé stavebné objekty. Súčasná krajinná štruktúra tak bude pozmenená a navýšená o nové antropogénne prvky, ktoré ovplyvnia lokálnu scenériu a pridajú do krajiny nové vizuálne bariéry. Viditeľnosť zámeru zo širokého okolia je obmedzovaná charakteristickým zvlneným reliéfom dotknutého územia a prítomnosťou vzrastlých lesných porastov, nové vizuálne výrazné antropogénne prvky (mostné objekty, vysoké násypy, stĺpy trakčného vedenia) tak budú predstavovať zásah najmä do lokálneho krajinného obrazu. Významne budú vzhľadom na svoju výšku a prevedenie na miestnu krajinu ovplyvňovať protihlukové opatrenia. Pozitívne budú na miestnu scenériu vplývať plánované rekonštrukcie resp. výstavba žel. staníc a zastávok (ktoré vo výsledku zvýšia estetickú hodnotu priľahlých území) a výsadba zelene na násypoch žel. trate, na svahoch zárubných múrov a na ďalších stavbou dotknutých plochách (ktoré zvýšia estetickú hodnotu dotknutých lokalít a podporia splynutie žel. telesa s okolitou krajinou). Dôsledkom preložky trate v úseku Liptovský Hrádok – Palúdzka do súbehu s diaľničným ťahom D1 bude kumulácia komunikačných ťahov diaľnica - železnica, čo zmierni súčasnú rozdrobenosť územia. Na ekologickú stabilitu dotknutých území budú negatívne pôsobiť nové technické prvky a naopak, pozitívne ju ovplyvnia moderné technické prvky inštalované do trate a výsadba zelene. Navrhovaná činnosť priamo zasahuje viaceré prvky územného systému ekologickej stability, vzhľadom na snahu zachovania ich priaznivého stavu budú však potrebné zásahy obmedzené do čo najmenšej miery.

9. Vplyvy na biodiverzitu a chránené územia

Vplyv navrhovanej činnosti na biodiverzitu dotknutého územia možno označiť za negatívny, činnosť si vyžiada zásahy do vegetačného krytu dotknutého územia, najvýznamnejšie zásahy budú v miestach preloženia trate do novej polohy a v miestach realizácie súvisiacich stavebných objektov. Súčasný vegetačný kryt tak bude z priamo dotknutých lokalít úplne odstránený resp. môže byť deštruovaný v dôsledku realizácie stavebných prác. Nevyhnutný bude tiež výrub drevín a zásah do biotopov európskeho a národného významu.

Navrhovaná činnosť sa z väčšej časti nachádza v 1. stupni ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Hodnotený úsek trate priamo nezasahuje žiadne vyhlásené veľkoplošné ani maloplošné chránené územie. Navrhovaná činnosť nezasahuje žiaden strom chránený v zmysle uvedeného zákona.

Navrhovaná činnosť zasahuje do ochranného pásma NAPANT-u (v súčasnom trasovaní v nžkm 240,100 – 240,800 a v navrhovanom trasovaní v nžkm 245,700 – 254,730). Žel. trať sa v súčasnej polohe v nžkm 240,800 – 241,600 nachádza v tesnej blízkosti prechodnej zóny biosférickej rezervácie Tatry, do ktorej v niektorých úsekoch zasahuje. Vzhľadom na súčasnú úroveň využívania daného územia (poľnohospodárske aktivity a vedenie cestných komunikácií) nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia predmetu ochrany chráneného územia.

Trať zasahuje v súčasnej polohe v nžkm 240,100 do ochranného pásma PP Mašiansky balvan, súčasná situácia sa modernizáciou žel. trate nezmení.

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho chráneného vtáčieho územia ani do žiadneho územia európskeho významu, tieto sa nachádzajú až v jej širšom okolí.

Navrhovaná činnosť nie je v kontakte s lokalitami výskytu druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Nízke Tatry a zároveň sa nepredpokladá negatívny vplyv na loviská týchto druhov. Počas prevádzky modernizovanej žel. trate budú možné negatívne vplyvy na vtáky eliminované vhodne navrhnutými technickými opatreniami (konštrukčným usporiadaním prvkov trakčného vedenia sa zabráni sadaniu vtákov a tým ich usmrcovaniu v kolízii s trakčným vedením - pozri vyššie, prispôbením výšky príp. dizajnu navrhovaných protihlukových stien a i.). Nie je tak predpoklad negatívneho pôsobenia navrhovanej činnosti na predmety ochrany tohto chráneného vtáčieho územia.

To isté platí aj ÚEV Belá. Navrhovaná činnosť križuje rieku Belá mostným objektom v Lipt. Hrádku v úseku toku, ktorý nie je súčasťou vyhláseného územia európskeho významu. Podľa vykonaného prieskumu biotopov neboli v mieste križovania toku významné biotopy identifikované. Prítomnosť uvedených živočíšnych druhov je v danom úseku pravdepodobná vzhľadom na ich pobytové a ekologické nároky a možnosti migrácie. Na netopiera obyčajného by negatívne mohol pôsobiť nevyhnutný výrub drevín ako zásah do jeho prípadného biotopu. Keďže však jeho prítomnosť nebola v riešenom území potvrdená, možno hovoriť o nevýznamnom vplyve. Vydra riečna by potenciálne mohla byť ovplyvnená znemožnením prechodu popod mostný objekt, avšak premostenie toku Belá bude riešené tak, aby bolo priechodné a mohlo slúžiť ako podchod – dotknutý druh tak nebude vykonanou rekonštrukciou mosta negatívne ovplyvnený. Počas rekonštrukcie mosta môže byť generovaný stres pre uvedené druhy, tieto sú však adaptabilné na vplyvy sporadického rušenia.

Realizáciou modernizovanej železničnej trate bude dochádzať k zásahom do CHVO Nízke Tatry – východná časť, a to predovšetkým budovaním železničných násypov a nových obslužných komunikácií súvisiacich s potrebami prevádzky trate. Vo výsledku sa však teleso trate odkloní do väčšej vzdialenosti od CHVO ako sa nachádza v súčasnom trasovaní.

Navrhovaná činnosť priamo zasahuje viaceré prvky územného systému ekologickej stability, z ktorých najvýznamnejšie sú zásahy do NBk Belá, RBk Demänovka a RBk Váh. Vzhľadom na nevyhnutnosť zachovania priaznivého stavu prvkov ÚSES budú všetky potrebné zásahy obmedzené do čo najmenšej miery a robené v súlade s požiadavkami ŠOP SR.

10. Vplyvy na urbánny komplex

Vplyvy na dopravu

Hlavným účelom modernizácie železničnej trate je zvýšiť prejazdovú rýchlosť vlakových súprav, pričom za cieľovú rýchlosť sa určila traťová rýchlosť do 160 km/hod. Modernizácia trate skráti jazdný čas, tzn. dôjde k úsporám času cestujúcich a k rýchlejšej preprave tovarov, čím rastie konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy. V prípade väčšieho podielu prepravených tovarov železničnou dopravou dochádza k jednoznačne pozitívnemu vplyvu na životné prostredie znížením emisií výfukových plynov nákladnej automobilovej dopravy.

Po modernizácii trate sa predpokladá zvýšenie zaťaženia trate predovšetkým tranzitnými prepravnými prúdmi, z hľadiska skladby sa zvýši podiel nákladnej dopravy. Výkonnosť trate sa radikálne nezmení.

Nepriaznivý vplyv na dopravu po železnici bude mať etapa výstavby, ktorá vyvolá potrebu výluk na trati najmä na úseku po ŽST Liptovský Hrádok, nakoľko modernizácia sa musí uskutočniť počas prevádzky na existujúcej trati. Tým sa dočasne zníži priepustnosť trate a dôjde ku zníženiu objemov prepravovaných tovarov, ktoré bude potrebné následne prepraviť inými druhmi dopravy. Naopak, modernizácia trate v úseku ŽST Lipt. Hrádok – výhybňa Palúdzka v novej polohe umožňuje zachovanie žel. prevádzky na súčasnej trati a napojenie už vybudovanej modernizovanej trate na súčasnú trať len s miernym narušením súčasnej prevádzky.

Významným pozitívnym vplyvom na bezpečnosť dopravy bude odstránenie všetkých jestvujúcich úrovňových priecostí v dotknutom úseku trate. Tieto budú nahradené mimoúrovňovými križovaniami, resp. doprava bude presmerovaná na ďalšie existujúce prístupové komunikácie, pričom prístup na dotknuté pozemky bude zachovaný. Uvedenými opatreniami sa zvýši tiež plynulosť premávky. Aj v tomto prípade však bude na dopravu nepriaznivo vplývať etapa výstavby mimoúrovňových križení, kedy budú z dôvodu vykonávania stavebných prác potrebné dočasné výluky na dotknutých cestných komunikáciách.

K zvýšeniu bezpečnosti dopravy prispievajú aj rekonštrukcie existujúcich mostných objektov, ktoré sú vo viacerých prípadoch už technicky nevyhovujúce.

Liptovský Mikuláš

Navrhovaná preložka trate bude mať významný vplyv na zmenu organizácie automobilovej a autobusovej dopravy v meste Liptovský Mikuláš vplyvom premiestnenia trate a preloženia ŽST na južný okraj mesta na druhý breh rieky Váh. Preložením ŽST do novej polohy sa odbremení centrum mesta od dopravy smerujúcej na/zo stanice zo susedných obcí nachádzajúcich sa južne od mesta.

Vedľa ŽST Liptovský Mikuláš bude vybudovaná spevnená plocha, ktorá bude v procese výstavby využitá pre potreby staveniska. V prípade, že uvedené pozemky budú po výstavbe uvoľnené a nebudú pre investora potrebné, budú predmetom prevodu majetku v zmysle právnych predpisov a bude ich možné využiť napríklad na prevádzku autobusovej stanice. Priblížením autobusovej stanice k novej ŽST by sa zabezpečila možnosť pohodlného prestupu cestujúcich verejnej dopravy. Oproti súčasnému stavu by boli priestory staníc oddelené bariérou diaľničného ťahu, túto však bude prekonávať novovybudovaný podchod popod diaľnicu v nžkm 252,417. Podchod bude zároveň komunikačným koridorom na prepojenie budovy vstupného portálu a výpravnej budovy ŽST Liptovský Mikuláš.

Súčasťou modernizácie železničnej trate je tiež adaptácia priestorov ŽST Liptovský Hrádok, výstavba nových zastávok Liptovský Ján a Závažná Poruba a výstavba novej ŽST Liptovský Mikuláš. Priestory staníc a zastávok tak budú adaptované na súčasné požiadavky na komfort cestujúcich a verejnosti a budú zabezpečené aj bezbariérovým prístupom pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu. Vplyvom navrhovaných úprav sa zvýši komfort a kvalita cestovania verejnosti.

Ako súčasť modernizácie železničnej trate budú vybudované nové cestné prepojenia zabezpečujúce prístup obyvateľov okolitých obcí na železničné stanice a zastávky, čo umožní ich plné využívanie a zároveň poskytne príležitosť na zvýšenie záujmu miestnych obyvateľov o žel. dopravu.

Prístupové komunikácie pri ŽST Liptovský Mikuláš pre zabezpečenie prístupu zo severného smeru budú prepojené na existujúcu cestnú komunikáciu na Iľanovo III/018130 (staré označenie III/2333), na ul. Vrlíkovu a na obchodné stredisko na Kamennom poli.

Od II/584 bude vedená nová cestná komunikácia cez lokalitu Kamenné pole s napojením na kruhový objazd, ktorého vetvy vedú k novej ŽST Liptovský Mikuláš resp. na most na Vrlíkovej ulici a na cestu do Iľanova. Z komunikácie medzi OC Tesco a kruhovým objazdom bude vybudovaná prepájacia komunikácia so Športovou ulicou. Komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

Nová komunikácia od križovatky pri diaľničnom privádzači v Liptovskom Mikuláši (cesta na Demänovú) po križovatku na ceste III. triedy do Ploštína a Iľanova nahradza existujúcu Poľnohospodársku ulicu, ktorá umožňuje prístup do družstva a ktorá bude preloženou železničnou traťou zastavaná. Komunikácia zároveň zabezpečí prístup na ŽST Lipt. Mikuláš.

Pri ŽST Liptovský Mikuláš bude vybudované parkovisko pre osobné automobily so 104 parkovacími miestami a 3 státiami pre imobilných. Keďže pri súčasnej ŽST v meste sa aktuálne nachádza 21 parkovacích miest (HBH projekt, Dopravoprojekt, 2008), možno navýšenie počtu parkovacích miest označiť za významný pozitívny vplyv pre cestujúcu verejnosť a pre podporu verejnej dopravy.

Podtureň a Liptovský Ján

Prístup na novú žel. zastávku v obci Podtureň bude pre peších možný existujúcou lávkou prekonávajúcou Váh na západnom okraji obce. Pre motoristov bude zastávka prístupná cez Uhorskú Ves.

Nová komunikácia v Liptovskom Jáne vedúca od spojnice s Uhorskou Vsou 2340 (III/018137) popri novej žel. zastávke Liptovský Ján sa napojí na existujúcu poľnú cestu, ktorej trasovanie bolo prerušené preloženou žel. traťou. Nová komunikácia tak zabezpečí dopravnú dostupnosť na novú zastávku ako aj náhradný prístup k poľnej ceste.

Liptovský Hrádok

V úseku Kráľova Lehota – Liptovský Hrádok v sžkm 245,496 (cca nžkm 242,440) v súčasnosti existuje žel. priecestie na ulici Pri úpuste (cesta č. III/018140). Priecestie bude zrušené, cesta III/018140 bude preložená do novej polohy a železničnú trať bude prekonávať novým nadjazdom 900 m východnejšie s následným napojením na cestu I/18. V mieste zrušeného priecestia bude vybudovaný nový podchod pre peších.

V súvislosti so zriadením novej križovatky preložkou cesty III/018140 sa uvažuje s úpravou cesty I/18. V tejto súvislosti bude potrebné zrušiť zastávku verejnej pravidelnej autobusovej dopravy, ktorá je situovaná v mieste navrhovanej križovatky. Zrušená zastávka bude nahradená novou na fyzicky oddelenom zastávkovom pruhu, ktorý sa umiestni pred križovatkou s cestou III/018140. Výsledkom bude bezpečnejší prístup cestujúcich k hromadnej doprave.

Liptovský Hrádok je v súčasnosti železničnou traťou predelený na dve polovice. Cesta 1. triedy I/18, ktorá je situovaná v blízkosti centra obce a prekonáva železničnú trať mimoúrovňovo, tvorí kľúčové prepojenie oboch častí obce.

Okrem tohto prepojenia existuje už len jedno úrovňové priecestie v priemyselnej východnej časti obce. Modernizácia žel. trate zasiahne most I/18 a vyvolá jeho komplexnú prestavbu. Počas jeho rekonštrukcie stratí časť obce kľúčové prepojenie s centrom. Úrovňové priecestie v priemyselnej oblasti nie je schopné zvládnuť dopravu počas prestavby mosta na I/18.

V Liptovskom Hrádku je v súčasnosti v blízkosti žel. stanice pešou verejnosťou využívaný podchod popod železničnú trať. V rámci modernizácie žel. trate bude tento podchod prebudovaný na podjazd. Nový podjazd v Liptovskom Hrádku má byť vybudovaný v predstihu

pred výstavbou nového mosta na ceste I/18 v Liptovskom Hrádku a počas jeho výstavby bude zabezpečovať prejazd dopravy cez Liptovský Hrádok.

V prípade, ak by sa podjazd nerealizoval, je nevyhnutné vybudovať dočasné mostné provizorium pre nahradenie mosta na I/18. Uvedené by sa svojimi nákladmi a priestorovou náročnosťou vyrovnalo nákladom vynaloženým na vybudovanie podjazdu, ktorý na rozdiel od mostného provizoria trvalo zlepši prepojenie oboch častí obce.

Samostatné investície do dopravnej infraštruktúry

V rámci modernizácie predmetného úseku dotknutej železničnej trate boli ako vyvolané investície navrhnuté viaceré nové objekty, ktoré však nebudú financované a realizované ako súčasť projektu modernizácie žel. trate:

- nová komunikácia s mostom ponad Váh z Podturne do Liptovského Jána,
- nová komunikácia od ŽST Liptovský Mikuláš po cestu III/018137 do Liptovského Jána vedená súbežne so žel. traťou v nžkm 247,200 - 251,900,
- nová obslužná komunikácia od cesty na Ilanovo vedúca do priemyselnej zóny v Liptovskom Mikuláši.
- Uvedené objekty, ktoré nebudú súčasťou stavby modernizácie žel. trate, sú v situácii farebne odlíšené a opísané v legende v prílohe Prehľadná situácia stavby, nová komunikácia s mostom ponad Váh z Podturne do Liptovského Jána,

V súčasnosti existuje v obci Podtureň žel. zastávka, tá bude v rámci modernizácie trate zrušená a nová bude vybudovaná na preloženej železničnej trati na druhej strane Váhu pri obci Liptovský Ján. Prístup obyvateľov Podturne k železničnej doprave tak bude v porovnaní so súčasným stavom zhoršený. Cestný most cez Váh, ktorý sa nachádza pod diaľničným mostom D1, je pre motorovú dopravu niekoľko rokov uzavretý a tak najbližšie dopravné spojenie vedie cez cestu I/18 a Uhorskú Ves.

Účelom nového premostenia Váhu medzi obcami Podtureň a Liptovský Ján je zabezpečenie rýchleho prístupu k novej železničnej zastávke Liptovský Ján. Nové premostenie by zároveň zlepšilo dopravné prepojenie obcí. Nové cestné napojenie má premostovať rieku Váh približne 500 m južnejšie od hojdacieho mosta pre peších, po premostení železničnej trate, ktorá je v tomto úseku v hlbokom záreze, sa napojí na novú komunikáciu vedenú pozdĺž preloženej žel. trate, ktorá bude zrealizovaná v rámci modernizácie žel. trate.

V prípade realizácie súvisiacej investície, komunikácie od ŽST Lipt. Mikuláš po ulicu Nová v Liptovskom Jáne, by vzniklo nové cestné prepojenie okolitých obcí a bol by zabezpečený prístup k telesu železničnej trate pre jeho údržbu. Komunikácia, ktorá je samostatnou investíciou, by predlžovala komunikáciu vedúcu vedľa žel. trate prepájajúcu cestu na Demänovú (II/584) s cestou na Ilanovo (III/018130).

Realizáciou ďalšej súvisiacej investície, obslužnej komunikácie do priemyselnej zóny v Liptovskom Mikuláši, by bola zjednodušená doprava tovaru do priestoru nákladového obvodu ŽST, kde sa nachádza nakladacia rampa. Išlo by o čiastočnú náhradu za zrušené vlečky v Lipt. Mikuláši.

Na realizáciu uvedených objektov bude potrebné hľadať samostatné financovanie.

Činnosť bude generovať aj vplyvy na priemysel - počas výstavby sa dočasne navýšia možnosti pracovného uplatnenia v stavebníctve a zrýchlenie prepravy tovarov skráti prepravnú dobu a zvýši kapacitu prepravy tovarov. Súčasťou stavby bude vybudovanie dopravného napojenia areálu firmy Eltec z navrhovanej preložky cesty III/2341. Súvisiacou investíciou je vybudovanie cestného prepojenia z priemyselnej zóny v Liptovskom Mikuláši k ŽST Lipt. Mikuláš.

Významnými budú vplyvy na poľnohospodárstvo, najmä trvalé zábery pôdy na plochách preložky a súvisiacich stavebných objektov. Ďalším negatívnym dôsledkom záberov poľnohospodárskej pôdy je fragmentácia obrábaných polí. Nový líniový prvok resp. zrušenie niektorých úrovňových krížení môže sťažiť prístup k poľnohospodársky obrábaným pôdam resp.

predĺžiť vzdialenosť, ktorú treba prekonať pri cestách na obrábané pozemky. Modernizácia žel. trate zasahuje do PD v Liptovskom Mikuláši, pre potreby výstavby novej ŽST budú odstránené niektoré objekty PD, ktoré budú nahradené objektmi novými.

Samotná modernizácia žel. trate vyvolá pozitívne vplyvy na rekreáciu a cestový ruch, keďže prostredníctvom zvýšenia komfortu, kvality a plynulosti cestovania verejnosti a skráteniu doby prepravy ponúkne atraktívnu alternatívu cestovania verejnosti. Vybudované budú tiež nové prístupy k areálu vodných športov v Lipt. Mikuláši. Odstránením súčasného telesa trate v meste vznikne možnosť priameho napojenia na VN Liptovská Mara, resp. možnosť vybudovania novej cyklotrasy.

Z hľadiska vplyvov na technickú infraštruktúru si výstavba vyžiada preložky viacerých inžinierskych sietí, ktoré trať križujú alebo by mohli byť stavebnými prácami zasiahnuté.

Kumulatívne vplyvy

Na predikciu a hodnotenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov navrhovanej činnosti bol využitý metodický postup zohľadňujúci dôsledky spolupôsobenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti a predpokladaných vplyvov ďalších pripravovaných projektov v dotknutom území.

V hodnotení je kumulatívny vplyv chápaný ako vplyv na životné prostredie, ktorý vyplýva z kombinovaných účinkov viacerých projektov v určitom časovom a priestorovom rámci, resp. ako celkový vplyv všetkých činností pôsobiaci na určitý receptor (zložku životného prostredia). Hodnotenú boli vplyvy na receptory geofyzikálne a biofyzikálne (geologické a geomorfologické pomery, pôdne pomery, ovzdušie a klimatické pomery, vodné pomery a biotické pomery - fauna, flóra a biotopy), krajinné (chránené územia, krajinná štruktúra, krajinný obraz) a socioekonomické (kultúrne a historické pamiatky, hluková záťaž, kvalita života vrátane urbánneho komplexu, rekreácia a cestovný ruch a hospodárske aktivity obyvateľstva t.j. priemyselná, poľnohospodárska a podnikateľská činnosť).

Z posúdenia vybraných 20 aktivít navrhovaných v danom a prilahlom území boli zistené sumárne najvyššie hodnoty sledovaného ukazovateľa potenciálnej kumulácie vplyvov (PKV) pre geofyzikálne a biofyzikálne receptory, t.j. pre abiotické a biotické pomery dotknutého územia. Súhrnné pôsobenie pripravovaných aktivít obyvateľstva na prírodné prostredie dotknutého územia možno označiť za nepriaznivé a to predovšetkým vo fáze stavebných prác. Významné negatívne ovplyvnenie sa preukáže predovšetkým zásahmi do vodných tokov a možným znížením kvality vôd v dôsledku nárastu vypúšťania odpadových vôd, deštrukciou alebo degradáciou súčasného vegetačného krytu, novými trvalými zábermi pôdy a zásahmi do horninového prostredia v dôsledku zakladania stavieb. Realizácia hodnotených aktivít výrazne prispeje k zvýšeniu súčasnej antropogénnej záťaže dotknutého územia.

Z vykonaného hodnotenia vyplýva, že aj pri zohľadnení plánovaných projektov v dotknutom území nie je predpoklad vzniku takých vplyvov, ktoré by pri vzájomnom pôsobení navrhovanej činnosti s týmito projektmi boli zdrojom významných negatívnych vplyvov na životné prostredie dotknutého územia alebo na miestne obyvateľstvo. Nevratné zhoršenie súčasného stavu dotknutého životného prostredia sa dôsledkami realizácie navrhovanej činnosti pri spolupôsobení vplyvov zohľadnených pripravovaných projektov nepredpokladá.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Navrhovaná činnosť nebude zdrojom závažných nepriaznivých vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky. Dopad modernizácie železničnej trate bude z pohľadu zahraničia vyslovene pozitívny.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli zdokumentované a vyhodnotené na základe hodnotenia všetkých predložených a dostupných podkladových materiálov, pričom hodnotenie vychádza zo známych údajov o vstupoch a výstupoch navrhovanej činnosti vzhľadom k prírodným zdrojom a zložkám životného prostredia a za súčasného poznania.

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

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje do žiadneho chráneného vtáčieho územia ani do žiadneho územia európskeho významu, tieto sa nachádzajú až v jej širšom okolí.

V širšom okolí žel. trate v súčasnom a v navrhovanom trasovaní sa nachádzajú CHVÚ Nízke Tatry a ÚEV Belá, Hybica, Demänovská Slatina a Ďumbierske Tatry.

Tab. Územia siete Natura 2000 potenciálne ovplyvnené navrhovanou činnosťou

Názov územia	Kód územia	Vzdialenosť od navrhovanej činnosti	Zásah do územia
Nízke Tatry	SKCHVU018	Severná hranica územia je najbližšie k dotknutej žel. trati v úseku ŽST Liptovský Hrádok vo vzdušnej vzdialenosti cca 1,9km južne.	bez priameho zásahu
Belá	SKUEV0141	Južný okraj ÚEV je evidovaný vo vzdialenosti cca 1 km severne od trate v úseku ŽST Lipt. Hrádok.	bez priameho zásahu
Hybica	SKUEV0142	Južná hranica ÚEV prechádza vo vzdialenosti cca 1,4 km východne od žel. trate na začiatku úseku ŽST Lipt. Hrádok.	bez priameho zásahu
Ďumbierske Tatry	SKUEV0302	Najbližší bod severnej hranice tohto územia k navrhovanej činnosti sa nachádza vo vzdialenosti cca 2,6 km južne od trate v úseku Lipt. Mikuláš - Palúdzka.	bez priameho zásahu
Demänovská Slatina	SKUEV0061	Územie sa nachádza cca 2,9km južne od navrhovanej činnosti v úseku Lipt. Mikuláš – Palúdzka.	bez priameho zásahu

CHVÚ Nízke Tatry bolo vyhlásené za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov viacerých druhov vtákov európskeho významu a sťahovavých druhov vtákov orla skalného, tetra holniaka, tetra hlucháňa, d'atľa trojprstého, kuvika kapcavého, kuvika vrabčieho, jariabka hôrneho, bociana čierneho, orla krikľavého, výra skalného, včelára lesného, d'atľa bieločrptého, žlny sivej, d'atľa čierneho, muchárika červenohrdlého, muchárika bieločrptého, prepelice poľnej, žltouchvosta lesného, strakoša sivého, muchára sivého, lelka lesného a chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

Navrhovaná činnosť nie je v kontakte s lokalitami výskytu uvedených druhov, zároveň sa nepredpokladá negatívny vplyv na loviská týchto druhov. Počas prevádzky modernizovanej žel. trate budú možné negatívne vplyvy na vtáky eliminované vhodne navrhnutými technickými opatreniami (konštrukčným usporiadaním prvkov trakčného vedenia sa zabráni sadaniu vtákov a tým ich usmrcovaniu v kolízii s trakčným vedením – vid' prílohu č. 3 správy o hodnotení, prispôbením výšky príp. dizajnu navrhovaných protihlukových stien a i.). Nie je tak predpoklad negatívneho pôsobenia navrhovanej činnosti na predmety ochrany tohto chráneného vtáčieho územia.

ÚEV Belá bolo vyhlásené na ochranu biotopov 9410 Horské smrekové lesy, 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa, 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky, 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy, 3230 Horské

vodné toky a ich drevinová vegetácia s myrikovkou nemeckou, 3240 Horské vodné toky a ich drevinová vegetácia so *Salix eleagnos* a 3220 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov a na ochranu druhov *Lutra lutra* (vydra riečna) a *Myotis myotis* (netopier obyčajný). Navrhovaná činnosť križuje rieku Belá mostným objektom v Lipt. Hrádku v úseku toku, ktorý nie je súčasťou vyhláseného územia eur. významu, pričom UEV sa nachádza proti smeru prúdenia vodného toku od miesta križovania.

Podľa vykonaného prieskumu biotopov neboli v mieste križovania toku významné biotopy identifikované. Prítomnosť uvedených živočíšnych druhov je v danom úseku pravdepodobná vzhľadom na ich pobytové a ekologické nároky a možnosti migrácie. Na netopiera obyčajného by negatívne mohol pôsobiť nevyhnutný výrub drevín ako zásah do jeho prípadného biotopu. Keďže však jeho prítomnosť nebola v riešenom území potvrdená, možno hovoriť o nevýznamnom vplyve. Vydra riečna by potenciálne mohla byť ovplyvnená znemožnením prechodu popod mostný objekt, avšak premostenie toku Belá bude riešené tak, aby bolo priechodné a mohlo slúžiť ako podchod – dotknutý druh tak nebude vykonanou rekonštrukciou mosta negatívne ovplyvnený. Počas rekonštrukcie mosta môže byť generovaný stres pre uvedené druhy, tieto sú však adaptabilné na vplyvy sporadického rušenia.

ÚEV Hybica bolo vyhlásené na ochranu biotopov 3220 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov, 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa a 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a na ochranu druhov *Eudontomys spp* (mihule), *Lutra lutra* (vydra riečna) a *Myotis myotis* (netopier obyčajný). Navrhovaná činnosť vodný tok nekrižuje, ÚEV sa od miesta križovania nachádza proti smeru prúdenia vodného toku a tento sa vlieva do rieky Váh pri obci Hybe západne od osady Hlboké, cca 1,4 km východne od navrhovanej činnosti. Uvedené biotopy tak nie sú v kontakte s predmetnou žel. traťou a nachádzajú sa mimo predpokladaných vplyvov generovaných počas jej realizácie alebo prevádzky.

ÚEV Ďumbierske Tatry bolo vyhlásené na ochranu biotopov 4060, 6170, 9180, 6230, 9130, 91E0, 8210, 8160, 6510, 6150, 6520, 7230, 91D0, 9150, 6210, 8220, 9110, 9140, 4070, 91Q0, 7110, 9410, 7140, 6430, 8110 a 8310 (v zmysle Smernice č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín) a druhov *Bombina variegata* (kunka žltobruchá), *Triturus montandoni* (mlok karpatský), *Cottus gobio* (hlaváč bielooplutvý), *Pseudogaurotina excellens* (fúzač karpatský), *Callimorpha quadripunctaria* (spriadač kostihojový), *Cucujus cinnaberinus* (plocháč červený), *Lycaena dispar* (ohniváčik veľký), *Carabus variolosus* (bystruška potočná), *Rosalia alpina* (fúzač alpský), *Lucanus cervus* (roháč obyčajný), *Ursus arctos* (medveď hnedý), *Canis lupus* (vlk dravý), *Microtus tatricus* (hraboš tatranský), *Rupicapra rupicapra tatrica* (kamzík vrchovský), *Lynx lynx* (rys ostrovid), *Marmota marmota latirostris* (svišť tatranský), *Myotis dasycneme* (netopier pobrežný), *Lutra lutra* (vydra riečna), *Myotis myotis* (netopier obyčajný), *Myotis bechsteinii* (netopier veľkouchý), *Rhinolophus hipposideros* (podkovár malý), *Barbastella barbastellus* (uchaňa čierna), *Scapania massolongi* (korýtkovec), *Cypripedium calceolus* (črievičník papučkový), *Dianthus nitidus* (klinček lesklý), *Dianthus nitidus* (klinček lesklý pravý), *Pulsatilla subslavica* (ponikleč prostredný), *Mannia triandra* (grimaldia trojtyčinková), *Pulsatilla slavica* (ponikleč slovenský), *Cyclamen fatrense* (cyklámen fátorský), *Campanula serrata* (zvonček hrubokoreňový) a *Ochryaea tatrensis* (ochyrea tatranská). Územie sa rozprestiera južne od navrhovanej činnosti v oblasti Nízkych Tatier. Jeho severná hranica sa v najbližšom bode od navrhovanej činnosti nachádza vo vzdialenosti cca 2,6 km južne od obce Demänová. Vplyvy navrhovanej činnosti na predmety ochrany tohto územia boli vzhľadom k charakteru navrhovanej činnosti a k vzdialenosti posudzovaného zámeru od lokalít ich výskytu vylúčené.

ÚEV Demänovská Slatina bolo vyhlásené na ochranu biotopov 3160 Prirodzené dystrofné stojaté vody a 7230 Slatiny s vysokým obsahom báz a druhov *Bombina variegata* (kunka žltobruchá), *Vertigo angustior* (pimprlík mokradňový), *Triturus montandoni* (mlok karpatský) a *Vertigo geyeri* (pimprlík močiarny). Územie sa nachádza južne od obce Demänová, t.j. južne od navrhovaného telesa trate vo vzdialenosti cca 2,9 km. Vzhľadom na vzdialenosť uvedeného územia od navrhovanej činnosti a väzbu predmetov ochrany na lokality výskytu nebude navrhovaná činnosť zdrojom negatívnych vplyvov.

Na základe vyhodnotenia potenciálneho vplyvu navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívnych dopadov na územia patriace do sústavy chránených území členských štátov EU Natura 2000. Na základe uvedeného neboli navrhnuté žiadne špecifické opatrenia.

Navrhovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu blízkych území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Okresný úrad Liptovský Mikuláš na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 5. etapa“, pri ktorom sa zväžil plánovaný stav využitia územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, významu, rozsahu a trvania, na základe zámeru, správy o hodnotení, vypracovaných podporných dokumentov, stanovísk rezortného orgánu, dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov, dotknutej obce, dotknutej verejnosti, občianskych združení, výsledkov verejného prerokovania a ďalších doplňujúcich informácií získaných počas spracovania odborného posudku a za súčasného stavu poznania, Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny a posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti za podmienky splnenia požiadaviek a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch príslušnej projektovej dokumentácie v rámci povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa porovnávali dva varianty - nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) a variant navrhovanej činnosti.

Príslušný orgán odporúča **variant realizácie navrhovanej činnosti.**

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, zámeru, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti ako i z predložených stanovísk subjektov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa odporúčajú pre realizácie a likvidácie navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

1. Vzhľadom na dlhodobý vývoj projektu bude pred realizáciou navrhovanej činnosti a súvisiacich stavebných objektov potrebné zabezpečiť súlad všetkých objektov s aktuálne platnými územnoplánovacími dokumentáciami dotknutých obcí.

Všeobecné opatrenia

2. Vzhľadom na časovú náročnosť prípravy líniových stavieb v ďalšej projektovej príprave je potrebná podrobná rekognoskácia územia s prevereníím skutkového stavu ako napr. existencie nových inžinierskych sietí, prístupov k prípadnej novej zástavbe iných subjektov a pod. V prípade, že budú zistené nové skutočnosti, navrhnúť primerané technické opatrenia.
3. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia, v ktorom bude podrobnejšie rozpracovaný program monitorovania počas výstavby a prevádzky v zmysle odporúčaní Záverečného stanoviska,
4. Počas stavby v rámci stavebného dozoru zriadiť Environmentálny dozor so zameraním na kontrolu súladu realizovaného diela so Záverečným stanoviskom, dodržiavanie opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie definovaných v tomto rozhodnutí a v rozhodnutí z povoloňovacieho konania a na dodržiavanie rozsahu poprojektovej analýzy definovanej v Projekte monitoringu.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy

5. Zamedziť vzniku malých neobrábateľných plôch, napr. formou ich odkúpenia od existujúcich vlastníkov.
6. Dočasne zabraté plochy prinavrátiť po skončení stavebných prác do pôvodného stavu navezením ornice a následným zatrávnením, resp. zazelenaním.
7. V prípade výskytu kontaminovanej zeminu počas výstavby prijať potrebné opatrenia v zmysle interných smerníc stavebníka týkajúcich sa nakladania s kontaminovanými látkami a v zmysle havarijného plánu pre danú stavbu za súčasného rešpektovania platných právnych predpisov pre oblasť odpadového hospodárstva.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie a miestnu klímu

8. Prašnosť vyvolanú stavebnými prácami zmierniť kropením prašných povrchov počas suchého obdobia.
9. Prepravovať prašný materiál prekrytý plachtami.

10. Zabezpečiť čistenie stavebných mechanizmov a vozidiel pri odchode zo staveniska a pred vjazdom na verejné komunikácie vrátane čistenia týchto komunikácií v zmysle § 21 ods. 3 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.
11. Pri odvádzaní dažďových vôd z koľajiska uprednostniť však pred odvedením do kanalizácie.
12. Na navrhovanom parkovisku v Lipt. Mikuláši realizovať výsadbu vzrastlých drevín v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státa v zmysle STN 73 6110/Z1.
13. Navrhované parkovisko v Lipt. Mikuláši (107 park. miest) realizovať použitím zatravnovacích tvárnic, spevnených zatravnovacích systémov al. pomocou retenčnej dlažby minimálne na 50% parkovacej plochy.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody

14. Vypracovať plán havarijných opatrení pre etapu realizácie stavebných prác a pre obdobie prevádzky navrhovanej činnosti.
15. Pre ochranu vodných zdrojov vyhláseného pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov s ID číslom 84 a 85 v k.ú. Liptovská Porúbka (nžkm 239,850 – 241,400) zabezpečiť nepriepustnosť zemnej pláne pomocou geosyntetickej georochože a zachytávanie dažďovej vody a jej odvedenie mimo tohto pásma trativodným systémom s inštalovaným odlučovačom ropných látok.
16. Tam, kde je to možné, aplikovať na spevnených plochách (rovných strechách) vodozádržné opatrenia (použitie drenážnej dlažby a pod.) pre zadržanie dažďovej vody.
17. V prípade zásahov do korýt vodných tokov (rekonštrukcia alebo budovanie nových mostných objektov) požiadať o stanovisko k činnosti správcov dotknutých vodných tokov.
18. Neskladovať škodlivé látky a ľahko odplaviteľný materiál v alúviu riek.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy

19. Pred realizáciou stavby zabezpečiť vypracovanie ornitologického prieskumu v lokalite Galovianskej zátoky s cieľom preveriť, či môže výstavba mostného objektu a prevádzka žel. trate ovplyvniť avifaunu Galovianskej zátoky v období počas aj mimo doby rozmnožovania. V prípade, ak sa preukážu negatívne vplyvy, budú navrhnuté primerané opatrenia.
20. Zachovať navrhované technické riešenie križovania železničnej trate s Galovianskou zátokou mostným objektom (nie násypom) tak, ako bolo navrhnuté v Správe o hodnotení.
21. Oplotenie realizovať v navrhovanej výške 3,0 m, z ktorej bude 0,3 m zakopaných pod povrchom zeme a 2,7 m nad zemou; hustota pletiva, tzv. oko na pletive bude mať rozmery 5 x 5 cm. V prípade iného návrhu prevedenia oplotenia návrh konzultovať so ŠOP SR.
22. Vybudovať obojstranné uzavreté oplotenie železničnej trate od vjazdového portálu (nžkm 257,026) s napojením na plánované oplotenie južnej strany železničnej trate v úseku, kde je preložená železničná trať vedená v súbehu s diaľnicou D1 (tzn. od križovania cesty 11/584 na Demänovú až po most ponad rieku Váh) s tým, že spôsob osadenia oplotenia bude vyhovovať potrebám dodržania bezpečnosti prevádzky a zachovania prístupu záchranných zložiek v prípade havárie vlakovej súpravy.
23. Preklenutie lokality Luteránky cca v km 256 zmeniť z násypu s priepustom (SO 411-32-11) na mostný objekt (predpokladaná šírka mosta cca 10m, výška do 8m v závislosti od kolísania terénu).

24. Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti pre vydru riečnu vytvoriť v rámci mostného priepustu v nžkm 255,675 (Benický jarok) brehovú lavicu, resp. nájsť iné technické riešenie prechodné pre vydru.
25. Mostný objekt v nžkm 257,026 ponad Andický potok riešiť tak, aby svetlosť mostného objektu bola min. 2 m a okolo vodného toku popod žel. trať viesť brehovú lavicu. Živočíchy budú zároveň oplotením usmerňované na terén ponad plánovaný tunel Paludza a popod diaľnicu D1 v mieste jej súčasného križovania s existujúcou železničnou traťou, ktorá bude po modernizácii preložená do tunela.
26. Mostný objekt v nžkm 240,809 (rekonštrukcia železničného mosta cez rieku Váh) ponechať v pôvodnom technickom riešení s dostatočne veľkými brehovými lavicami 8,5 – 9 m.
27. Podľa zverejnených informácií (enviroportal.sk) je v súčasnosti v rámci samostatného procesu EIA spracovávaná nová migračná štúdia pre navrhovanú činnosť „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“. Uvedená migračná štúdia sa vyhodnocuje pre celý úsek danej navrhovanej činnosti, ako aj pre úsek predmetnej 5. etapy. Jej výsledky budú zahrnuté do celkových opatrení danej stavby na zabezpečenie funkčných migračných prechodov aj v dotknutom území. Ku kolaudácii žel. zvršku a spodku predmetnej stavby bude ako doklad o vyhodnotení migračných nárokov pre celý úsek predložená táto nová migračná štúdia a Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“, pre ktorú momentálne prebieha proces EIA.
28. Pri rekonštrukciách a výstavbe premostení a priepustov realizovať len nevyhnutné zásahy do brehových porastov vodných tokov.
29. Minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu; biotopy vyznačiť v PD.
30. Výrubu drevín realizovať v mimohniezdnom a mimovegetačnom období (X. – III.). V nevyhnutných prípadoch je možné podmieniť vydanie rozhodnutia pre výrub drevín počas vegetačného obdobia vypracovaním ornitologického prieskumu.
31. Pred zahájením výstavby zinventarizovať výskyt inváznej rastliny *Solidago canadensis*, prípadne ďalších zistených inváznych druhov a pri zemných prácach zamedziť presúvaniu zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia inváznych druhov.
32. Odstraňovať zistené invázne druhy v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákona o ochrane prírody a krajiny, aby sa zabránilo ich šíreniu.
33. Interiérovú zeleň v staničných budovách s presklenením je potrebné umiestňovať v blízkosti okien tak, aby pri pohľade z vonkajšej strany nebola viditeľná.
34. Projektant spracuje návrh úprav osvetlenia a presklenných častí budov v zmysle požiadaviek štátnej ochrany prírody (pozri stanoviská TANAP a NAPANT z 4.6.2019, resp. 5.6.2019 k správe o hodnotení). Vo fáze rozpracovania DRS konzultovať návrhy riešenia presklených plôch staničných budov a osvetlenia staníc s príslušnou správou národného parku.
35. Pri úprave dna a brehov premostovaných vodných tokov používať prírodné materiály - kameň.
36. Na obnovu brehových porastov zvoliť prírode blízke a stanovištne vhodné druhové drevinové zloženie.
37. Sledovať šírenie inváznych druhov rastlín v dotknutom území stavby počas výstavby a počas prvého roku od skončenia výstavby. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z inváznych druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii inváznych

druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu. Ostatné druhy potláčajúce indikačné druhy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany treba tiež likvidovať.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu

38. Nové stavebné objekty vrátane navrhovaných protihlukových stien vhodne architektonicky začleniť do krajiny dotknutého územia (prispôsobiť prevedenie, štruktúru či farebnosť objektov).
39. Pre zmiernenie vizuálneho vplyvu technických prvkov a nových stavebných objektov realizovať vegetačné úpravy.
40. Minimalizovať výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na chránené územia

41. V zmysle § 37 pamiatkového zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. a rozhodnutia Pamiatkového úradu SR (list č. PÚ-07/1977-5/8505/Brk zo dňa 6.12.2007) vykonať záchranný archeologický prieskum ako predstihové opatrenie za účelom záchrany archeologických nálezov a nálezísk predpokladaných v zemi na území stavby na pozemkoch v katastrálnych územiach Liptovská Porúbka, Liptovský Hrádok, Podtureň, Uhorská Ves, Liptovský Ján, Závažná Poruba, Okoličné, Liptovský Mikuláš, Palúdzka, Benice pri Liptovskom Mikuláši a Galovany v okrese Liptovský Mikuláš. Podmienky vykonávania tohto predstihového záchranného archeologického výskumu určí podľa § 39 ods. 3 daného zákona Krajský pamiatkový úrad Žilina. Podmienky vykonania archeologického výskumu boli určené rozhodnutím Krajského pamiatkového úradu Žilina (list č. ZA-08/0077-05/FUR zo dňa 4.3.2008).
42. V prípade objavenia archeologických nálezov pri vykonávaní stavebnej činnosti je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia archeologického nálezu Pamiatkovému úradu podľa § 40 ods. 2 a 3 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade nálezu budú predmetné lokality dôsledne zdokumentované a s nájdenými archeologickými artefaktmi bude naložené v súlade s platnou legislatívou.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo

43. Znížiť hlučnosť prevádzky hlavnej trate priamo pri zdroji výmenou železničného zvršku a spodku a technologickými opatreniami na trati, resp. na koľajových vozidlách predovšetkým použitím nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch a koľajového štrkového lôžka s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm.
44. V prípade nových mostov vybudovať priebežné koľajové lôžko za účelom poklesu emisií hluku a šírenia vibrácií.
45. Realizovať protihlukové opatrenia minimálne v takom rozsahu, aké sú uvedené v hlukovej štúdii (Klub Z P S vo vibroakustike, 2018).
46. Po realizácii protihlukových stien musia byť predpísané parametre preukázané meraním „in situ“ (v teréne). Predpísané parametre protihlukových stien sú nasledujúce:
 - a) hodnoty zvukovej odrazivosti „in-situ“ $DLRI \geq 6$ podľa EN 1793 - 5.
 - b) hodnoty vzduchovej nepriezvučnosti „in-situ“ $DLSi,E \geq 28$, $DLSi,P \geq 28$ a $DLSi,G \geq 28$ čo predstavuje kategóriu vzduchovej nepriezvučnosti D3 podľa STN EN 1793 -6.

47. Po sprevádzkovaní modernizovanej trate vykonať opakovane merania akustických pomerov. V prípade, že bude zistené prekročenie hygienických limitov, pristúpiť k realizácii individuálnych opatrení.
48. Inštalovať protihlukové panely na steny zárubného múra v nžkm 243,080 - 243,200 za účelom pohlcovanie zvuku, aby sa zvuk z podvozku železničných vozňov nedostával vo vysokej miere do priestoru vozňa.
49. Stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku realizovať prioritne v doobedňajších hodinách resp. v pracovných dňoch od 7.00 do 21.00 a v sobotu od 8.00 do 13.00 v zmysle prílohy vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.
50. Pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami zvuku informovať obyvateľov dotknutého územia o plánovanom čase ich uskutočňovania.
51. Pri realizácii protihlukových opatrení v intraviláne mesta Liptovský Hrádok:
- a) keďže železničná trať prechádza stredom mesta, požiadavka na funkčné a účinné protihlukové steny, ktoré budú zároveň estetické, prípadne vhodne doplnené zeleňou, aby nenarúšali estetické vnímanie okolia železničnej trate,
 - b) zväziť uplatnenie nízkych protihlukových stien do výšky max. 1 m (betónových s gumovou vrstvou alebo sklopných hliníkových), ktoré nevytvárajú okolo železnice ťažko prístupný betónový koridor,
 - c) prehodnotiť potrebu umiestniť protihlukové steny na nový nadjazd, ktorým sa bude prekonávať železničná trať namiesto zrušeného železničného priecestia na ulici Pri úpuste.
52. Z dôvodu preukázania účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení pred ukončením stavby, resp. pred jej uvedením do trvalého užívania predložiť výsledky objektivizácie hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v dotknutom obytnom území v okolí stavby na príslušný Útvar vedúceho hygienika rezortu,
53. Na ŽST. Liptovský Mikuláš vyčleniť priestory pre parkovanie bicyklov a uvažovať s výhľadovým umiestnením dokov pre zdieľanie bicyklov.
54. Lávku pre peších (SO 409-33-10) dobudovať tak, aby premostovala obe strany zárezu a výhľadovo umožnila dobudovanie chodníka zo strany Uhorskej Vsi.
55. Zhotoviteľ pred zahájením stavby vyšpecifikuje umiestnenie stavebných dvorov, trasy prepravy materiálu a umiestnenie dočasných depónií. Uvedené bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou. Zabezpečiť v maximálnej miere vedenie pohybu stavebných mechanizmov a stavebné aktivity mimo obce a mimo obecných komunikácií, vytipovať lokality na umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov počas výstavby.
56. Zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska, čistenie prístupovej komunikácie na výjazde mechanizmov zo staveniska, kropenie staveniska počas výkopových prác a pod.
57. Skladovanie prašných stavebných materiálov, v hraniciach staveniska, minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a silách.
58. Pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií.
59. Zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti v prostredí počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi. Stavebné dvory umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou.

60. Pred realizáciou stavby vstúpi investor do opätovných rokovaní s majiteľmi rodinných domov určených na asanáciu za účelom nájdania obojstranne prijateľného riešenia (náhradná bytová výstavba v inej lokalite mesta/zámena za byty v zodpovedajúcej kvalite a cene, prípadne finančná náhrada).
61. Navrhnuť také technické riešenie, ktoré neohrozí majetky občanov a zabezpečí užívanie nehnuteľností občanov. V prípade záberov a poškodenia nehnuteľností riešiť odškodnenie majiteľov v zmysle platnej legislatívy. Minimalizovať zásahy do majetku obyvateľov.
62. Realizovať cyklochodníky / chodníky na podjazdoch a nadjazdoch v miestach, kde v súčasnosti existuje cyklotrasa.
63. Zabezpečiť chodníky na nadjazdoch a podjazdoch v intravilánoch obcí tak, aby bolo výhľadovo umožnené ich dobudovanie v rámci obce.
64. Na vhodných plochách na žel. staniciach a žel. zastávkach vysadiť stromy v záujme zatienenia nástupísk a čakacích plôch.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

V zmysle ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- a) systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy,
- b) kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí príslušný povoľovací orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza predložená dokumentácia správy o hodnotení, v zmysle § 39 ods. 4 zákona je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Navrhuje sa počas stavby v rámci stavebného dozoru zriadiť Environmentálny dozor so zameraním na kontrolu súladu realizovaného diela so Záverečným stanoviskom, dodržiavanie opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie definovaných v tomto rozhodnutí a v rozhodnutí z povoľovacieho konania a na dodržiavanie rozsahu poprojektovej analýzy definovanej v Projekte monitoringu.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti, jej rozsah, lokalitu jej umiestnenia a využívanie územia plánovanej výstavby v súčasnosti, rozsah a charakter jej predpokladaných vplyvov, odporúčame v ďalšom stupni projektovej dokumentácie vypracovať **projekt monitoringu**, v ktorom bude podrobnejšie rozpracovaný program monitorovania počas výstavby a prevádzky:

Monitoring hluku a vibrácií

Za účelom zhodnotenia reálnej záťaže vibráciami a hlukovej záťaže, preukázania účinnosti protihlukových stien sa odporúča vykonať monitoring hluku a vibrácií. Výber monitorovacích budov bude skonzultovaný s odborne spôsobilou osobou resp. osobou akreditovanou pre danú činnosť v zmysle zák. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Monitorovacie miesta budú situované do kritických miest posudzovaného úseku – do najbližších miest s funkciou bývania k trase odporúčaného variantu na realizáciu, kde predikované ekvivalentné hladiny akustického tlaku v posudzovanom území v dennom, vo večernom a v nočnom čase prekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí. Monitoring hluku vykonať pred samotnou výstavbou, počas výstavby a po uvedení do prevádzky (trvanie merania - 24 h).

Operatívny monitoring hluku alebo otrasov a vibrácií s veľkou dynamikou prenášaných podloží do základových konštrukcií budov má preukázať oprávnenosť sťažností obyvateľov počas výstavby. V prípade oprávnenosti týchto sťažností musí Zhotoviteľ v zmysle zák. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov zabezpečiť opatrenia na zníženie hluku alebo prenosu vibrácií. Rozsah operatívneho monitoringu hluku alebo vibrácií súvisí s počtom sťažností obyvateľov na hluk a vibrácie prenášané podloží do budov.

Meranie imisií hluku v chránenom vonkajšom priestore počas výstavby sa vykoná podľa STN ISO 1996-2:2008 alebo akreditovaných postupov. Následne sa posúdi súlad u výsledkov merania s ustanoveniami vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení vyhlášky č. 237/2009 Z.z.

Meranie vibrácií prenášaných podloží do základových konštrukcií budov počas výstavby sa vykoná podľa STN ISO 2631-2:2004 alebo akreditovaných postupov. Následne sa posúdi súlad u výsledkov merania s ustanoveniami vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení vyhlášky č. 237/2009 Z. z.

Vykonávateľ meraní imisií alebo vibrácií musí byť držiteľom osvedčenia o akreditácii na meranie imisií hluku alebo veľkosti vibrácií v životnom prostredí. Vykonávateľ meraní musí byť držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti.

Záverečná správa a protokoly o meraní budú slúžiť ako podklad k preberaciemu konaniu stavby a ku kolaudačnému konaniu.

Zhotoviteľ v rámci stavby zabezpečí meranie vloženého útlmu protihlukových bariér za účelom zistenia dosiahnutého vloženého útlmu protihlukových bariér v predmetnom úseku. Meranie vloženého útlmu sa vykoná podľa STN ISO 10847:2000.

Zhotoviteľ (vykonávateľ) merania vloženého útlmu protihlukových bariér musí byť držiteľom osvedčenia o akreditácii na výkon tohto druhu merania.

Monitoring povrchových vôd

Monitorovanie vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na povrchové vody navrhujeme zamerať na sledovanie kvantitatívnych a kvalitatívnych parametrov, ktoré by sa mohli svojím pôvodom vzťahovať k budovaniu a prevádzke železničnej trate. Monitoring je potrebné vykonať pred výstavbou, v priebehu výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti. Výber profilov pre monitorovanie bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe požiadaviek dotknutých subjektov.

Monitoring podzemných vôd

Monitoring bude zameraný na vplyvy na podzemné vody počas výstavby a prevádzky najmä vo vzťahu k obytným objektom a zdrojom vody a to v rozsahu podľa odporúčaní výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu.

Monitoring bioty

Pred zahájením výstavby zinventarizovať výskyt inváznej rastliny *Solidago canadensis*, prípadne ďalších zistených invázných druhov a pri zemných prácach zamedziť presúvaniu zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia invázných druhov.

Sledovať šírenie invázných druhov rastlín v dotknutom území stavby počas výstavby a počas prvého roku od skončenia výstavby. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu. Ostatné druhy potláčajúce indikačné druhy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany treba tiež likvidovať.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

Akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk bolo vykonané priamo za jednotlivými stanoviskami zainteresovaných subjektov v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení“.

Všetky predložené písomné stanoviská boli vzaté do úvahy, príslušný orgán sa zaoberal každým z nich, vrátane predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení a podkladom rozhodnutia doručených od dotknutej verejnosti, ktoré vychádza z celkového hodnotenia navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie.

Akceptované pripomienky sú zapracované v kapitole VI. Rozhodnutie vo veci, v časti 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť je vypracované podľa § 37 zákona na základe zámeru, stanovísk k zámeru a ich vyhodnotenia, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamu z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií.

Pri hodnotení a vypracovaní záverečného stanoviska príslušný orgán postupoval podľa ustanovení zákona. Príslušný orgán dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov, dotknutej verejnosti a expertov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zvažili sa riziká navrhovaných variantov z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska. Zároveň bolo preukázané, že realizácia navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante, uvedenom v časti VI. 2. tohto záverečného stanoviska, je realizovateľná za dodržania požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by preukazovali nedodržanie všeobecne záväzných právnych predpisov realizáciou navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante z hľadiska požiadaviek týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, resp. by závažným spôsobom zhoršovali alebo ohrozovali súčasný stav životného prostredia v posudzovanej

lokalite. Pri realizácii a dodržiavaní navrhnutých opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska nie je ani predpoklad ohrozovania zdravia zamestnancov, obyvateľov a návštevníkov navrhovanej činnosti a blízkeho okolia tam, kde je preukázaný vplyv navrhovanej činnosti počas jej realizácie. Taktiež nie je predpoklad dlhodobého a výrazného ohrozenia jednotlivých zložiek životného prostredia. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Pri odsúhlasení navrhovaného variantu navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické kritériá a vplyvy na prírodné prostredie, ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Z výsledku posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné odsúhlasiť realizáciu navrhovaného variantu, keďže je environmentálne akceptovateľný, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

Za predpokladu akceptovania a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov prevádzky navrhovanej činnosti v posudzovanej lokalite.

priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení, v jednotlivých stanoviskách k navrhovanej činnosti a k verejnému prerokovaniu, v určenom rozsahu hodnotenia a časovom harmonograme pre navrhovanú činnosť, v doplňujúcich informáciách, v záznamoch z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, v odbornom posudku k navrhovanej činnosti a v kapitolách IV. „Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia“ a V. „Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území“ tohto záverečného stanoviska, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú činnosť neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by po realizovaní opatrení navrhovaných v správe o hodnotení a v tomto záverečnom stanovisku, závažným spôsobom ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov.

Všetky opodstatnené pripomienky boli akceptované s tým, že musia byť riešené v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a ich dodržiavanie je potrebné sledovať a vyhodnocovať v súlade s platnými všeobecne záväznými predpismi Slovenskej republiky a EÚ.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky, pričom možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť.

Všetky písomné stanoviská, ktoré obsahovali odôvodnené pripomienky boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska v jeho rôznych častiach. Neakceptovanie pripomienok je zdôvodnené priamo za jednotlivými stanoviskami zainteresovaných subjektov v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení“ tohto záverečného stanoviska.

Správa o hodnotení, posudok a záverečné stanovisko sa zaoberalo jednotlivými okruhmi problémov a akceptovalo ich ďalšie a podrobnejšie rozpracovanie v rámci následných povolovacích konaní. Pripomienky a požiadavky na povoloacie konanie sa premietli do návrhu nápravných opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“

Z doručených stanovísk vyplýva, že ani jeden pripomienkujúci subjekt štátnej správy alebo samosprávy, resp. dotknutá verejnosť nedali zamietavé stanovisko k realizácii navrhovanej činnosti ako celku.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie

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

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie

Ing. Sandra Popelářová
vedúca odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Liptovský Mikuláš, 09. 10. 2020

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa §3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a splňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní. Mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia je podľa § 3 písm. t) zákona občianske združenie, neinvestičný fond, nezisková organizácia poskytujúca verejnoprospešné služby okrem tej, ktorú založil štát, alebo nadácia založená na účel tvorby alebo ochrany životného prostredia alebo zachovania prírodných hodnôt. Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti a následne postavenie účastníka v povoloacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 odseku 3 zákona, t.j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa §23 ods. 4 zákona, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa

§ 30 ods. 6 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9 alebo § 24 ods. 4 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu. Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 5. etapa“ bola dotknutá verejnosť identifikovaná vo fáze pripomienkovania zámeru a vo fáze pripomienkovania správy o hodnotení.

Písomné stanoviská k zámeru a správy o hodnotení boli doručené od nasledovných zástupcov dotknutej verejnosti:

1. Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava - Petržalka.
2. Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
3. Ing. Andrej Ohrad'án, Nábr. Janka Kráľa č. 4615/1A, 031 01 Liptovský Mikuláš
4. Ing. Milan Skerl a Mgr. Ingrid Skerlová, M.Pišúta 1042/12, 031 01 Liptovský Mikuláš
5. Ladislav Mlynarčík, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
6. Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš
7. Ing. Ivan Sálus, Sihotská 475/36, 031 04 Liptovský Mikuláš
8. Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš

K odbornému posudku boli doručené 4 stanoviská. Jednalo sa o zástupcov verejnosti, ktorí zasielali svoje námietky aj k Zámeru, resp. k Správe o hodnotení.

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím, alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Ing. Sandra Popelářová
vedúca odboru

Doručuje sa:

1. REMING CONSULT, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
2. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
3. Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava - Petržalka
4. Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
5. Ing. Andrej Ohrad'an, Nábr. Janka Kráľa č. 4615/1A, 031 01 Liptovský Mikuláš
6. Ing. Milan Skerl a Mgr. Ingrid Skerlová, M.Pišúta 1042/12, 031 01 Liptovský Mikuláš,
7. Ladislav Mlynarčík, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
8. Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš
9. Ing. Ivan Sálus, Sihotská 475/36, 031 04 Liptovský Mikuláš
10. Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš
11. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Odd. oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
12. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
13. Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie 19, 010 01 Žilina
14. Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, A. Kmeťa 17, 010 01 Žilina
15. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. Osloboditeľov 1, Liptovský Mikuláš
16. Okresný úrad Liptovský Mikuláš - Pozemkový a lesný odbor, Kollárova 2, 031 01 Liptovský Mikuláš
17. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Nám. Osloboditeľov 1, Liptovský Mikuláš
18. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, ŠVS, ŠSOH, ŠSOO, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš
19. Okresné riaditeľstvo HaZZ Liptovský Mikuláš, Podtatranského 25, Liptovský Mikuláš
20. ŠOP SR S-TANAP, Kpt. Nálepku 2, 059 21 Svit
21. ŠOP SR S-NAPANT, Lazovná 10, 974 01 Banská Bystrica
22. Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina
23. Obec Liptovská Porúbka, Obecný úrad 149, 033 01 Liptovský Hrádok
24. Mesto Liptovský Hrádok, Hviezdoslavova 170, 033 01 Liptovský Hrádok
25. Mesto Liptovský Mikuláš, Štúrova 1981/41, 031 42 Liptovský Mikuláš
26. Obec Podtureň, Obecný úrad 164, 033 01 Liptovský Hrádok
27. Obec Liptovský Ján, Jána Kalinčiaka 39, 032 03 Liptovský Ján
28. Obec Uhorská Ves, Stará 53, 032 03 Liptovský Ján
29. Obec Závažná Poruba, Hlavná 135, 032 02 Závažná Poruba
30. Obec Galovany, Obecný úrad 67, 032 11 Svätý Kríž