OKRESNÝ ÚRAD LUČENEC

odbor starostlivosti o životné prostredie

Námestie republiky č.26, 984 36 Lučenec

Číslo spisu: OU-LC-OSZP-2021/002245 - 008 Lučenec 17. 06. 2021

R O Z H O D N U T I E
VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako správny orgán podľa § 1 ods.2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č 24/2006 Z.z.“), **rozhodol** podľa § 29 ods. 11 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 46 a 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) po vykonaní zisťovacieho konania pre oznámenie o zmene navrhovanej činnosti **„ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“** navrhovateľa **Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501,** takto

Zmena navrhovanej činnosti **„ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“**, uvedená v predloženom oznámení o zmene navrhovanej činnosti, ktorá sa bude realizovať v katastrálnych územiach obcí Holiša, Nitra nad Ipľom, Prša, Buzitka, Fiľakovské Kováče a mesta Fiľakovo, na parc. číslach:

k.ú. Holiša: CKN 655, 654
k.ú. Buzitka: CKN 690
k.ú. Nitra nad Ipľom: CKN 497/1, 554/5, 497/2, 497/3, 554/6
k.ú Prša: CKN 1279, 1030, 1029, 106, 103/2, 104,1244, 1217, 1218, 1219, 1231, 1282/2, 1282/1, 1282/3, 1232,
EKN 274/13
k.ú. Fiľakovské Kováče: EKN 6-805/1
k.ú Fiľakovo: CKN 3892/20, 2515, 2516, 2514/4, 2514/3, 3892/28, 3892/1, 3892/27, 2231, 2241, EKN 1334/1

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov za splnenia nasledovných podmienok a odporúčaní subjektov konania, ktoré písomne doručili svoje stanoviská k zmene navrhovanej činnosti:

Správa CHKO Cerová vrchovina

- všetky práce v CHVÚ Poiplie realizovať v súlade s Vyhláškou Ministerstva životného prostredia SR č. 20/2008 Z. z. zo 7. januára 2008, ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Poiplie,
- výsledok činnosti v ÚEV nemôže predstavovať bariéru v toku pre predmety ochrany,

- pri realizácii všetkých prác dbať na dodržanie § 3 a § 10 zákona č. 543/2002 Z. z o všeobecnej ochrane prírody a krajiny,
- na predmetnej lokalite je potrebné zamedziť šíreniu inváznych druhov rastlín na otvorené a odkryté plochy, v prípade ich náletu zabezpečiť ich likvidáciu v súlade s platnými právnymi predpismi.

Za dodržania vyššie uvedených podmienok Správa CHKO Cerová vrchovina nepredpokladá významný negatívny vplyv stavby (podľa PD) na územia NATURA 2000.

Z písomného vyjadrenia Krajského pamiatkového úradu Banská Bystrica pod číslom KPUBB – 2021/13059-2/48414/BYS záväzným stanoviskom, v ktorom súhlasí so zámerom stavebníka Železnice Slovenskej republiky, Bratislava, Klemensova 8, 813 61 Bratislava realizovať stavbu „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ v dĺžke 8427 m v katastrálnych územiach Fiľakovo, Fiľakovské Kováče, Buzitka, Prša, Nitra nad Ipľom, Holiša, okres Lučenec, ktorá sa nenachádza v pamiatkovo chránenom území ani jeho ochrannom pásme, s nasledovnou podmienkou:

1. Každú zmenu zámeru, posudzovaného v tomto záväznom stanovisku, je vlastník povinný prerokovať s KPÚ Banská Bystrica.

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik Odštepný závod Banská Bystrica, Partizánska cesta 69 sa k zmene navrhovanej činnosti vyjadril písomne v súlade so stanoviskom z roku 2019. Technicko-prevádzkové a požiadavky súvisiace s ochranou vôd požaduje SVP rešpektovať a zhrnúť do rozhodnutia predmetnej stavby

O d ô v o d n e n i e

1. Úkony pred vydaním rozhodnutia

Navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 81361 Bratislava,, IČO: 31 364 501 predložil dňa 10. 02. 2021 Okresnému úradu Lučenec, odboru starostlivosti o životné prostredie podľa § 18 ods. 2 písm. a) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti **„ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“**, vypracovaný v súlade s § 29 ods. 1 písm. b) a prílohy č. 8a na vykonanie zisťovacieho konania podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie oznámil všetkým známym účastníkom konania, že dňom doručenia oznámenia o zmene navrhovanej činnosti sa začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 01. 03. 2021 zverejnil oznámenie o predložení oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov a informáciu pre verejnosť na webovom sídle ministerstva životného prostredia SR a zároveň zaslal žiadosť o stanovisko k zámeru dotknutým obciam.

2. Vyjadrenia k podkladom pre vydanie rozhodnutia

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti je svojimi parametrami podľa prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní vplyvov zaradené do kapitoly č. 13 Doprava a telekomunikácie , položka č 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, časť B (zisťovacie konanie) od 5 do 20 km, ktoré príslušný orgán vykonal podľa § 29 zákona o posudzovaní vplyvov.

Opis zmeny navrhovanej činnosti:

Účelom zmeny navrhovanej zmeny činnosti s názvom „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ je rekonštrukcia jestvujúcej jednokoľajovej neelektrifikovanej železničnej trate s rozchodom 1435 mm v úseku medzi ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša, ktorá je súčasťou trate Plešivec – Zvolen osobná stanica. Dĺžka rekonštruovaného úseku trate je 8 427 m.

Hlavným cieľom projektu – zmeny navrhovanej činnosti je rekonštrukcia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie nasledovných kritérií:

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

Príslušnému orgánu podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona č. 24/2006 Z.z. doručili svoje písomné stanoviská v zákonom stanovenom termíne k predmetnému zámeru Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepný závod Banská Bystrica, Partizánska cesta 69, 974 98 Banská Bystrica, ŠOP SR – Správa CHKO Cerová vrchovina, Železničná 31, 979 01 Rimavská Sobota a Krajský pamiatkový úrad Banská Bystrica, pracovisko Lučenec, Námestie republiky č. 26, 984 01 Lučenec, pričom ani jedna z dotknutých obcí uvedených v predloženom zámere, v katastrálnych územiach ktorých sa navrhovaná činnosť bude realizovať - Holiša, Nitra nad Ipľom, Prša, Buzitka, Fiľakovské Kováče a mesto Fiľakovo nedoručili žiadne stanovisko.

V zmysle § 33 ods. 2 správneho poriadku Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie dal možnosť známym účastníkom konania listom č. OÚ LC – OSZP – 2021/002245 - 006 zo dňa 02. 06. 2021, aby sa pred vydaním rozhodnutia vyjadrili k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne doplnili jeho do plnenie do 5 dní od doručenia tohto upovedomenia aj ústne do zápisnice a formou nahliadnutia do spisu na Okresnom úrade Lučenec, odbore starostlivosti o životné prostredie, v súlade s § 23 ods. 1 správneho poriadku. Toto právo účastníci konania nevyužili.

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie je konaním pred povoľovacou činnosťou a predmetom je posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Proces zisťovacieho konania má poskytnúť základné informácie a hodnotenia pred prvým povolením podľa osobitných predpisov. Vychádza teda z podrobnosti riešenia v prvej etape prípravy, nepredstavuje žiadny druh povolenia a takéto povolenia nenahrádza. Všetky relevantné požiadavky budú riešené v rámci následných povoľovacích konaní.

Cieľom je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor na posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

3. Odôvodnenie vydania rozhodnutia a úvahy, ktoré boli použité pri hodnotení kritérií pre zisťovacie konanie podľa prílohy č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov

Príslušný orgán na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu doručených a podľa kritérií pre zisťovacie konanie podľa § 29 a uvedených v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov zistil nasledujúce skutočnosti:

I. Povaha a rozsah zmeny navrhovanej činnosti

1. Rozsah zmeny navrhovanej činnosti (vyjadrený v technických jednotkách)

Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ sa týka rekonštrukcie jestvujúcej jednokoľajovej neelektifikovanej železničnej trate v úseku ŽST Fiľakovo a výhybňou Holiša. Je súčasťou trate Zvolen – Košice a patrí medzi najstaršie trate železničnej siete ŽSR. Úsek trate určený na rekonštrukciu má dĺžku 8 427m.

Posledná väčšia obnova bola vykonaná v rokoch 1971 – 74 a v roku 1977.Vzhľadom na vysoký stupeň degradácie konštrukčného a geometrického usporiadania koľaje v uvedenom úseku bolo nevyhnutné pristúpiť k rekonštrukcii a obnove súčastí železničného zvršku a v niektorých úsekoch trate aj k zrealizovaniu absentujúcej konštrukcie železničného spodku formou podkladových vrstiev a odvodňovacích zariadení. Jedná sa o rekonštrukciu jestvujúcej železničnej trate bez zmeny jej smerového vedenia, technické riešenie je navrhnuté invariante.

Rozsah navrhovanej zmeny je v predloženej dokumentácii definovaný jasne, jednoznačne a komplexne a to ako z kvalitatívnej ako aj kvantitatívnej stránky.

Technické riešenie zmeny navrhovanej činnosti zohľadňuje ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia.

Dotknuté subjekty nezaslali pripomienky a odôvodnené požiadavky na upresnenie zmeny navrhovanej činnosti

2. Súvislosť s inými činnosťami (jestvujúcimi, prípadne plánovanými)

Navrhovaná činnosť – zmena súvisí s existujúcou činnosťou v dotknutom území a to tak, že sa jedná o rekonštrukciu existujúcej a stále používanej železničnej trate.

Dotknuté subjekty nezaslali pripomienky, z ktorých by vyplynula potreba riešenia /hodnotenia súvisiacich (existujúcich) alebo plánovaných činností.

3. Požiadavky na vstupy (napr. záber lesných pozemkov a pôdy, využívanie vody, potreba surovín a celkové využitie prírodných zdrojov, potreba energetických zdrojov)

Zmenou navrhovanej činnosti nedochádza k trvalému a ani dočasnému záberu lesných pozemkov ale dochádza k trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy na ploche 353m^2 a to najmä z dôvodu úpravy zemného telesa a výstavbou nových priekop. Dočasný záber poľnohospodárskej pôdy bude potrebný na ploche 4285 m^2 a to najmä pre vybudovanie dočasných komunikácií a vytvorenie zariadení staveniska a plôch na dočasné skladovanie materiálu. V prípade využitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel na dobu kratšiu ako jeden rok vrátane jej uvedenia do pôvodného stavu nie je v zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov

žiadať o jej odňatie, ale je potrebné požiadať stanovisko orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy, v ktorom budú určené podmienky jej nepoľnohospodárskeho využitia.

Zmena navrhovanej činnosti kladie nároky na spotrebu vody, pričom presná spotreba vody bude závislá od technologického postupu, ktorý si zvolí zhotoviteľ a nie je možné ju v tomto štádiu presne vyčísliť. Predpokladaná spotreba vody na technologické postupy:

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

Výstavba zmeny navrhovanej činnosti si vyžiada vodu na úžitkové a technologické účely potrebnú v rámci zariadení stavenísk a pitnú vodu pre prítomných zamestnancov stavby. Zdrojmi vody budú pre túto etapu stavby budú jestvujúce verejné vodovodné siete alebo hydranty. Odbery vody pred realizáciou stavby prerokované a odsúhlasené s majiteľmi, resp. správcami odberných miest. V prípade absencie vodovodu alebo iného miestneho zdroja vody bude potrebná voda dovážaná v cisternách z najbližšieho možného zdroja. Prevádzka zrekonštruovanej železničnej trate nebude mať zvýšené nároky na vodu.

Zmena navrhovanej činnosti bude klásť vyššie nároky na surovinové zdroje len počas realizácie stavebných prác. Potrebné suroviny a materiály budú zodpovedať charakteru stavby. Jedná sa najmä o kamenivo, zeminu do násypov, piesok, oceľ, betónovú zmes, betónové podvaly, koľajnice, železobetónové konštrukcie, inštalačný materiál a pod. Rozhodujúci podiel nových materiálov pre zabezpečenie stavby budú mať materiály pre železničný zvršok a spodok, tzn. koľaje a výhybky a materiál pre koľajové lôžko a podkladovú vrstvu. Nároky stavby na surovinové zdroje budú znížené snahou opätovného využitia niektorých vyzískaných surovín a materiálov, čo bude zohľadňovať nároky na spotrebu surovín z hľadiska lokalitných podmienok a možností. Suroviny a materiál budú na stavbu dovážané na miesto zabudovania určenými prístupovými trasami s využitím cestnej siete aj dopravy po železnici. Projektová dokumentácia opisuje požiadavky na vstupy dostatočne jasne, presne a komplexne, z kvalitatívnej aj kvantitatívnej stránky. Požiadavky na vstupy nevyžadujú ďalšie špecifikovanie, doplnenie ani posúdenie v zmysle zákona.

4.Údaje o vstupoch, najmä znečistenie ovzdušia , tvorba odpadov, odpadové vody, hluk, vibrácie, žiarenie, teplo, zápach a iné očakávané vplyvy – opis produkcie alebo nakladania s odpadmi s dôrazom na nebezpečné odpady:

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

Odpady budú produkované aj demontážnymi a búracími prácami, predovšetkým z odstránenia existujúcich nástupíšť koľajového lôžka, technologických prvkov a priecestných konštrukcií v dotknutých priecestiach.. Realizácia stavby predpokladá vznik viacerých druhov odpadov, ktoré sú kategorizované podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších aktualizácií. Ich súhrn je uvedený v tabuľke, pričom budú dodržané povinnosti pôvodcu odpadov s ich nakladaním v zmysle .zákona č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Počas výstavby budú vznikať aj nebezpečné odpady vyžadujúce si samostatné nakladanie s nimi a to konkrétne:

17 01 06 Zmesi alebo samostatné úlomky betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky, N, 13,850 ton, D1
- odpad vznikne pri rekonštrukcii železničných mostov

17 02 04 Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami, N, 23,636 ton, D1
- odpad vznikne odstránením drevených podvalov, demontážou výbojok

17 03 01, Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht, N, 2,784 ton, R12, D1, D2
- odpad vznikne pri rekonštrukcii železničných mostov (búranie izolácie)

17 05 05 Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky, N, 409,000 ton,
R12, R13, D8
- odpad vznikne pri rekonštrukcii železničného spodku

Predpokladané množstvá jednotlivých druhov odpadov zodpovedajú aktuálnej situácii a predstavujú maximálne hodnoty jednotlivých druhov odpadov, t.j. zodpovedajú takému stavu zariadení, výrobkov alebo materiálov, ktorý neumožňuje ich ďalšie využitie u ŽSR. Ak bude realizácia stavby oproti projektu výraznejšie časovo posunutá, môže z dôvodu udržania trate v prevádzkyschopnom stave nastať výmena niektorých zariadení alebo materiálov, čím bude možné ich opätovné použitie a následne dôjde k zníženiu predpokladaného množstva odpadov v projekte. Pred zahájením stavebných prác bude preto potrebné, aby zhotoviteľ v spolupráci so ŽSR zabezpečil spracovanie kategorizačných zápisov, ktorými sa určia skutočné množstvá odpadov a skutočné množstvá využiteľných materiálov (napr. kamenivo, podvaly, koľaje, výhybky a pod.). Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa predpokladá predovšetkým produkcia druhov odpadov, ktorých sumár uvádza tabuľka nižšie. Odpady sú zaradené podľa Katalógu odpadov.

Nakladanie s odpadmi bude riadené hierarchiou odpadového hospodárstva. Vzniknuté odpady budú sústredené na stavebných dvoroch v obvode staveniska. Po vytriedení budú odovzdané na zhodnotenie, resp. na environmentálne vhodné zneškodnenie osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch. V dostupnej vzdialenosti od stavby sa nachádzajú napr. skládka nie nebezpečného odpadu Čurgov v Lučenci (Brantner Lučenec, s.r.o.), skládka nebezpečných odpadov v Žiari nad Hronom (ZSNP SPO, s.r.o.), zariadenie na zber a výkup vybraných odpadov vo Fiľakove (KOVOD a.s.), zariadenie na zber elektro odpadu a odpadov z obalov v Lučenci (MEPOS, s.r.o.), zariadenie na zber vybraných stavebných odpadov v Budči (HG Recycling s.r.o.). Odťažený materiál koľajového lôžka sa v zmysle výsledkov vykonaného ekologického rozboru pretriedi a prečistí a spätne použije do konštrukcie podkladových vrstiev železničného spodku.

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

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

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

Odtekanie vody na svahy zemného telesa bude zabezpečené vybudovaním novej zemnej pláne strechovitého usporiadania s priečnym sklonom 5 %. Priekopy sú navrhované so spevneným dnom žľabovými priekopovými tvárnicami, so sklonom kopírujúcim sklon trate.

- Systém pozdĺžnych trativodov je navrhovaný v miestach dotknutých železničných priecestí a v zastávkach. Trativodná sústava je navrhnutá z perforovaných trativodných rúr osadených do trativodnej ryhy a vyústených na svah násypu. Riziko znečistenia vôd počas bežnej prevádzky železničnej trate môže nastať pri nepredvídanej havárii koľajových vozidiel, ktorými sú prepravované znečisťujúce látky (najmä ropné látky). Uvedené riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

Počas výstavby bude znížená dočasne kvalita ovzdušia na stavenisku a v jeho okolí. Hlavným zdrojom znečistenia budú mechanizmy vykonávajúce búracie, stavebné a zemné práce a nákladné automobily prepravujúce suroviny a materiály. Uvedené zdroje budú produkovať predovšetkým tuhé znečisťujúce látky (prachové častice) a emisie výfukových plynov (oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíka, oxidy síry, prchavé organické zlúčeniny, tuhé znečisťujúce látky, ozón, benzén). Znížená kvalita ovzdušia bude najmä na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Pôjde o vplyv dočasný, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác.

Hoci dochádza k priamemu zásahu do katastra obec Nitra nad Ipľom, jej obytné územie sa nachádza až vo vzdialenosti 1,8km od železničnej trate. Počas etapy výstavby zmeny navrhovanej činnosti budú zdrojom hluku v území najmä využívané stavebné mechanizmy, činnosti sprevádzajúce stavebné postupy a súvisiaca stavenisková doprava. Výrazné hlukové emisie budú produkované najmä počas búracích prác, recyklácie materiálu koľajového lôžka, výkonu pomocných technológií v stavebných dvoroch a prejazdov nákladných automobilov so surovinami a materiálmi. Vyvolané hlukové emisie budú pomerne výrazné s prerušovaným charakterom a priamo budú závisieť od druhu vykonávanej činnosti. Zhoršenie hlukovej situácie však bude dočasné, obmedzené na miesto a čas pôsobenia jednotlivých zdrojov hluku.

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

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

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

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

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

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

Počas výkonu stavebných prác môžu byť zdrojmi tepla prevádzkované stavebné mechanizmy, pôjde však o minimálnu produkciu spojenú s aktivitou strojov. Zdrojmi zápachu môžu byť stavebné dvory, v ktorých bude prebiehať príprava materiálov a surovín a počas prevádzky železničnej trate budú stávajúcimi zdrojmi tepla v zimnom období vykurované železničné súpravy a lokomotívy. Prevádzkou zrekonštruovanej železničnej trate nevzniknú v dotknutom území žiadne nové zdroje tepla a zápachu v porovnaní so súčasným stavom. Produkciou výstupov nebudú presiahnuté limity definované na úseku jednotlivých zložiek životného prostredia. Projektová dokumentácia opisuje dostatočne jasne a presne z kvalitatívnej aj kvantitatívnej stránky údaje o výstupoch, pričom produkcia výstupov nepresiahne limity definované platnou legislatívou na úseku ochrany zdravia.

5. **Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva** – opis účinkov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny na zdravie obyvateľstva:

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadneho chráneného ložiskového územia, ložiska nerastných surovín, prieskumného územia ani do žiadnej významnej geologickej lokality. Súčasťou rekonštrukcie železničnej trate nie je hlbinné zakladanie objektov. Realizáciou stavebných prác dôjde len k narušeniu povrchových vrstiev horninového prostredia. Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného štrkového lôžka, ktoré môžu byť znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením. Vzhľadom na charakter lokálneho horninového prostredia a zvolené technické riešenie navrhovanej zmeny činnosti nie je pri dodržaní organizačných a technologických postupov stavebných činností predpoklad významného negatívneho ovplyvnenia horninového prostredia. Počas stavby bude snaha maximálne eliminovať riziko kontaminácie geologického podložia únikom znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov, príp. z dôvodu havárie na stavbe. Vplyv na horninové prostredie bol vyhodnotený ako málo významný.

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii existujúceho telesa trate, jej súčasťou nebudú žiadne nové prvky, ktoré by zasiahli do geomorfológie dotknutého územia. Vplyv na geomorfologické pomery nebol vzhľadom na charakter a rozsah uvažovaných prác identifikovaný. Počas obnovenej prevádzky na trati nebudú generované priame vplyvy na horninové prostredie a geomorfologické pomery. Riziko úniku znečisťujúcich látok pri dopravných nehodách koľajových vozidiel bude aj naďalej minimalizované dodržiavaním prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

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

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

V období prevádzky rekonštruovanej železničnej trate nebude dochádzať k negatívnym vplyvov na pôdy dotknutého územia. Možno uvažovať o potenciálnej kontaminácii pôd v prípade nepredvídanej havarijnej udalosti spojenej s únikom škodlivých

látok, ktoré však bude snaha eliminovať dodržiavaním dopravných a bezpečnostných predpisov.
Potencionálne znečisťujúce látky sú podrobne uvedené v jednotlivých kapitolách projektovej dokumentácie napr. v kapitole č. IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátene kumulatívnych a synergických.
Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery:

Počas realizácie zmeny navrhovanej činnosti bude najmä v dôsledku vykonávania búracích a zemných prác a pohybu nákladných automobilov a strojných mechanizmov so spaľovacími motormi zvýšená produkcia emisií znečisťujúcich látok znižujúcich kvalitu lokálneho ovzdušia predovšetkým v mieste výkonu stavebných prác. Pôjde o dočasný negatívny vplyv, ktorého pôsobenie bude trvať len počas obdobia realizácie rekonštrukcie. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác. Nepriaznivé pôsobenie stavebných prác na kvalitu lokálneho ovzdušia bude zmiernené uplatnením a dôsledným dodržiavaním vhodných opatrení, najmä:
- zmiernením prašnosti vyvolanej stavebnými prácami kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- zmiernením produkcie exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás,
- kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia,
- prekrytím búraných objektov fóliami počas demolačných prác,
- čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami a skladovaním takéhoto materiálu v zastrešených alebo uzatvárateľných priestoroch.

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

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

Súčasťou hodnotenej zmeny navrhovanej činnosti nie je žiadny nový stacionárny zdroj znečistenia ovzdušia. Navrhované stavebné práce si vyžiadajú rekonštrukciu viacerých mostných objektov premosťujúcich vodné toky vrátane riek Suchá a Ipeľ. Počas stavebných prác môže dôjsť k nežiadúcemu negatívnemu ovplyvneniu dotknutých vodných tokov napr. formou zakalenia vody, alebo narušením stability brehových svahov v dôsledku manipulácie s ťažkými mechanizmami. Pôjde o negatívne vplyvy dočasného charakteru obmedzené na etapu vykonávania stavebných prác - akékoľvek vyvolané nežiaduce zmeny vodných tokov budú po skončení prác odstránené. Avšak pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe je riziko vzniku týchto zmien malé.

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

Pri komplexnom zvážení potenciálnych vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na dotknuté územie z pohľadu jeho prírodných, krajinných i socioekonomických zložiek, bola

identifikovaná vzájomná kumulácia vplyvov navrhovanej zmeny činnosti spočívajúca predovšetkým vo vzájomnom spolupôsobení vplyvov generovaných vykonávaním stavebných prác v aktuálnych miestach realizácie stavby a v celkovému príspevku ku skvalitneniu železničnej dopravy v území:

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

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

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

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

- predĺženie obdobia zvýšenej dopravnej záťaže na existujúcich cestných komunikáciách
- predĺženie obdobia zvýšenej prašnosti a hlučnosti počas realizácie prác
- dlhšie trvanie dopravných obmedzení (výluk) na železničnej trati a pozemných komunikáciách

Súčasťou uvažovaných prác je odstránenie dnes nevyhovujúceho stavu železničnej trate, po realizácii oboch projektov môžeme hovoriť o významnom pozitívnom kumulatívnom vplyve na železničnú dopravu. Uskutočnením všetkých uvažovaných prác dôjde k zlepšeniu súčasného stavu železničnej trate, k skráteniu jazdných časov odstránením súčasných obmedzení a zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti dopravy v celkovo dlhšom traťovom úseku. Obidva z navrhovaných projektov spočívajú vo zvýšení technickej vybavenosti trate a v obnove prvkov železničnej infraštruktúry, ich realizáciou dôjde ku skvalitneniu stavu trate a k celkovému zvýšeniu estetiky prostredia.

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

6. Ovplyvňovanie pohody života – opis a charakteristika faktorov ovplyvňujúcich pohodu a kvalitu života obyvateľov, ktoré súvisia s realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmenou (napr. hluk, vibrácie, zápach produkcia tepla alebo elektromagnetického žiarenia a pod.):

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho aktivity:

Predmetom prekladaného oznámenia o zmene je rekonštrukcia železničnej trate v úseku Fiľakovo - Holiša, ktorá je trasovaná prevažne mimo zastavaných území dotknutých obcí (s výnimkou mesta Fiľakovo). Navrhovaná zmena činnosti spočívajúca v oprave nevyhovujúceho stavu železničnej dopravnej cesty nebude mať priamy vplyv na aktivity miestneho obyvateľstva. Najzávažnejším negatívnym vplyvom zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo bude počas výstavby dočasné obmedzenie železničnej (výluky na trati) a cestnej (uzavretie priecestí počas rekonštrukcie) dopravy. Nakoľko sa jedná o jednokoľajnú

trať, jej rekonštrukcia neumožňuje zachovanie prevádzky a bude prebiehať za plnej výluky železničnej dopravy. Postup realizácie stavby je navrhnutý so zreteľom na predpokladanú technológiu výstavby jednotlivých objektov a s cieľom minimalizácie vplyvu výstavby na prevádzku železničnej dopravy, v prípade jednokoľajnej trate na minimalizáciu úplnej dlhodobej výluky trate.

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

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

Cestujúci v úseku Fiľakovo - Holiša budú musieť byť v čase realizácie stavby (6 mesiacov) prepravený autobusovou dopravou. Konkrétnu technológiu obsluhy územia počas výluk traťovej koľaje (prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Lučenec a prevádzka osobnej dopravy Fiľakovo – Fiľakovo št. hr., a pod.) si navrhne dopravca podľa svojich technologických možností. Rekonštrukcia každého priecestia bude v trvaní 7-10 dní, počas ktorých bude dané priecestie uzavreté. Pre priecestia pri zastávke Fiľakovo, Prša a Holiša budú navrhnuté obchádzkové trasy. Definitívny návrh obchádzkových ciest je v kompetencii zhotoviteľa a kompetentných orgánov.

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

Znížená kvalita ovzdušia bude najmä na stavenisku a v bezprostrednom okolí stavby. Pôjde o vplyv dočasný, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Jeho intenzita a plošný rozsah budú závisieť od počtu nasadených mechanizmov, rozsahu a druhu stavebných prác. Počas realizácie bude zvýšená hlučnosť a prašnosť len v miestach výkonu stavebných prác a v ich bezprostrednej blízkosti. Jej zdrojom budú mechanizmy realizujúce búracie, demontážne, zemné a stavebné práce a prejazdy koľajových vozidiel a nákladných automobilov s nevyhnutným strojným a materiálnym vybavením. Uvedené negatívne vplyvy budú obmedzené len na trvanie stavebných prác.

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

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

V predloženej dokumentácii je opísaný vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľov popísaný jasne, jednoznačne a komplexne z kvalitatívnej aj kvantitatívnej stránky.

Faktory negatívne ovplyvňujúce pohodu a kvalitu života obyvateľov boli jednoznačne identifikované, ktoré súvisia s realizáciou navrhovanej činnosti napr. hluk vibrácie, zápach, produkcia tepla.

V predloženom návrhu bola tiež podrobne rozpísaná objektivizácia vplyvov na obyvateľstvo. Účinky na zdravie obyvateľstva nepresiahnu prípustné limity definované platnou legislatívou na úseku ochrany zdravia. Projekt nespôsobí sociálne zmeny v demografii, tradičnom životnom štýle a zamestnanosti. K navrhovanej činnosti neboli doručené žiadne pripomienky.

7. Celkové znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia vrátane ovplyvňovania biodiverzity

Navrhované stavebné práce budú realizované prevažne na plochách železničnej dopravy. Na niektorých úsekoch dôjde k nevyhnutnému odstráneniu príp. poškodeniu súčasného vegetačného krytu, rekonštrukčné práce na mostných objektoch ponad vodné toky uvažujú s nevyhnutnými terénnymi úpravami priľahlých svahov vrátane odstránenia súčasnej vegetácie. Stavba si nebude vyžadovať výrub drevín. Dočasne zasiahnuté biotopy bude potrebné navrátiť do pôvodného stavu. Zvýšená prašnosť a hluk vyvolané rekonštrukčnými prácami a súvisiacou železničnou a cestnou dopravou môžu nepriaznivo vplývať na živočíšne druhy vyskytujúce sa v blízkosti trate. Pôjde však o dočasný vplyv, obmedzený na dobu vykonávania stavebných prác.

V priebehu výstavby musia byť rešpektované ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tak, aby boli minimalizované vplyvy na flóru a faunu v predmetnom území. Významné znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia sa počas výstavby diela a ani počas prevádzky neočakáva a tiež sa neočakáva významné negatívne ovplyvňovanie biodiverzity. Informácie o súčasných enviromentálnych problémoch prostredia sú dostatočne spracované a riešené v predloženom projekte.

8. Riziko nehôd s prihliadnutím najmä na použité látky a technológie, ako aj ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti (napr. prírodné katastrófy, zmena klímy)

Pri realizácii stavby nedôjde k riziku kontaminácie pôdy alebo vody z vypúšťaného znečistenia do povrchových alebo podzemných vôd a riziká súvisiace s realizáciou navrhovanej činnosti sú v enviromentálne a spoločensky prijateľnej miere. Riziko porušenia platných právnych predpisov na úseku ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia je minimálne až žiadne a tiež nehrozí riziko významného negatívneho ovplyvnenia chránených území, miest a chránených objektov. Navrhované opatrenia prispievajú k dostatočne účinnému zmierneniu rizík. Stavba bude vyžadovať dočasný aj trvalý záber pôdy. Bude realizovaná prevažne na pozemkoch vo vlastníctve investora. Zábery pozemkov, ktoré nie sú majetkom ŽSR, budú spojené s majetkovoprávnym vysporiadaním. Dotknutý úsek

predmetnej železničnej trate nezasahuje do žiadneho chráneného vodohospodárskeho územia, pásma hygienickej ochrany alebo ochranného pásma vodného zdroja. V riešenom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd. Navrhované stavebné práce si vyžiadajú rekonštrukciu viacerých mostných objektov premosťujúcich vodné toky vrátane riek Suchá a Ipeľ. Pri rekonštrukčných prácach tak dôjde k zásahom do korýt príp. do brehov dotknutých vodných tokov.

9. Miesto vykonávania zmeny navrhovanej činnosti

1. Súčasný stav využitia územia – miesto realizácie navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“, uvedená v predloženom zámere, ktorá sa bude realizovať v katastrálnych územiach obcí Holiša, Nitra nad Ipľom, Prša, Buzitka, Fiľakovské Kováče a mesta Fiľakovo, na parc. číslach: k.ú. Holiša: CKN 655, 654, k.ú. Buzitka: CKN 690, k.ú. Nitra nad Ipľom: CKN 497/1, 554/5, 497/2, 497/3, 554/6, k.ú Prša: CKN 1279, 1030, 1029, 106, 103/2, 104,1244, 1217, 1218, 1219, 1231, 1282/2, 1282/1, 1282/3, EKN 274/13, k.ú. Fiľakovské Kováče: EKN 6-805/1, k.ú Fiľakovo: CKN 3892/20, 2515, 2516, 2514/4, 2514/3, 3892/28, 3892/1, 3892/27, 2231, 2241, EKN 1334/1.

Charakter a druh plánovaných pozemkov k navrhovanej činnosti je presne uvedený na príslušných LV a charakteristikách vedených v katastri nehnuteľností. Jedná sa hlavne o ornú pôdu, trvalé trávne porasty a čiastočne aj lesné pozemky. Súčasný stav využitia dotknutých pozemkov je železničná trať a jej okolie a navrhovaný stav reflektuje na modernizáciu predmetného úseku železničnej trate.

Predložená projektová dokumentácia uvádza dostatočne podrobné, presné a komplexné informácie o umiestnení navrhovanej činnosti. Súčasný stav využitia územia je v predloženej dokumentácii definovaný jasne, jednoznačne a komplexne – z kvalitatívnej aj kvantitatívnej stránky. Dôležité aspekty stavu využitia územia a ich pravdepodobný vývoj bez realizácie navrhovanej činnosti sú popísané v aktuálnom stave využívania železničnej trate.

Výstavba a prevádzkovanie železničnej trate znamená len čiastočnú zmenu miesta realizácie a to v spôsobe využitia pôdy a v odtokových pomeroch – lepším odvedením dažďových vôd a vyspádovaním odtokových trás z telesa železničného spodku. Navrhovaná činnosť je situovaná v časti obytného územia len v meste Fiľakovo, pričom ostatných dotknutých obcí sa obytným zónam vyhýba.

Stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia vyhláseného v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Stavba zasahuje do chránených území európskej siete Natura 2000: do chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie a do územia európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa. CHVÚ Poiplie bolo vyhlásené vyhláškou MŽP SR č. 20/2008 Z. z., ktorá tiež sumarizuje zoznam zakázaných činností v danom území. ÚEV Horný tok Ipľa bolo vyhlásené oznámením MŽP SR č. 353/2017 Z. z., ktorým sa vydáva opatrenie č. 1/2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. V k. ú. Holiša zasahuje pozemky s parc. č. 677/1, 677/2, 677/3, 677/4, 679/1, 679/2, 682/1, 682/2, 684/1, 684/2, 684/3, 684/4, 685/1, 685/2. Na území platí 2. stupeň ochrany, zakázané činnosti resp. činnosti, na ktoré je na území s 2. stupňom ochrany potrebný súhlas, súhrnne uvádza § 13 zákona o ochrane prírody a krajiny.

V súvislosti so zásahom do predmetných chránených území bude potrebné rešpektovať tiež ustanovenia § 9 ods. 1 spomínaného zákona, t.j. orgán ochrany prírody (Okresný úrad

Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie) je dotknutým orgánom v konaní o vydanie o vydanie stavebného povolenia. Ak dotknutý orgán ochrany prírody vo vyjadrení upozorní, že činnosťou môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho alebo národného významu, je na uskutočnenie tejto činnosti potrebný súhlas orgánu ochrany prírody (§ 6 ods. 2 zákona). Predkladané oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výhybňa. Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ sa týka rekonštrukcie existujúcej železničnej trate v úseku ŽST Fiľakovo- Výhybňa Holiša Holiša. Úsek trate určený na rekonštrukciu má dĺžku 8 427m.

Záujmové územie sa nachádza v okrese Lučenec, v k. ú. obcí Fiľakovo, Fiľakovské Kováče, Buzitka, Prša, Nitra nad Ipľom a Holiša. Trať sa v km 147,108 až 152,494 nachádza v krajine s 1. stupňom ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Trať v km 152,494 až 155,035 sa zároveň nachádza aj v Chránenom vtáčom území Poiplie (SKCHVÚ 021) a v km 154,538 v krátkom úseku (most cez Ipeľ) zasahuje do SKUEV 0816 Horný tok Ipľa, kde platí 2. stupeň ochrany podľa § 13 zákona č. 543/2002 Z. z.

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ sa písomne vyjadrila Správa CHKO Cerová vrchovina a nasledovnými podmienkami a odporúčaniami:

- všetky práce v CHVÚ Poiplie realizovať v súlade s Vyhláškou Ministerstva životného prostredia SR č. 20/2008 Z. z. zo 7. januára 2008, ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Poiplie,
- výsledok činnosti v ÚEV nemôže predstavovať bariéru v toku pre predmety ochrany,
- pri realizácii všetkých prác dbať na dodržanie § 3 a § 10 zákona č. 543/2002 Z. z o všeobecnej ochrane prírody a krajiny,
- na predmetnej lokalite je potrebné zamedziť šíreniu inváznych druhov rastlín na otvorené a odkryté plochy, v prípade ich náletu zabezpečiť ich likvidáciu v súlade s platnými právnymi predpismi.

Za dodržania vyššie uvedených podmienok Správa CHKO Cerová vrchovina nepredpokladá významný negatívny vplyv stavby (podľa PD) na územia NATURA 2000.
Predmetné stanovisko bolo doručené od Ing. Ingrid Šaňovej - krajinár CHKO Cerová vrchovina.

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ sa písomne vyjadril aj Krajský pamiatkový úrad Banská Bystrica pod číslom KPUBB – 2021/13059-2/48414/BYS a to záväzným stanoviskom, v ktorom súhlasí so zámerom stavebníka Železnice Slovenskej republiky, Bratislava, Klemensova 8, 813 61 Bratislava realizovať stavbu „ŽST Fiľakovo – Výhybňa Holiša, rekonštrukcia železničného zvršku a železničného spodku“ v dĺžke 8427 m v katastrálnych územiach Fiľakovo, Fiľakovské Kováče, Buzitka, Prša, Nitra nad Ipľom, Holiša, okres Lučenec, ktorá sa nenachádza v pamiatkovo chránenom území ani jeho ochrannom pásme, **s** nasledovnou podmienkou: 1. Každú zmenu zámeru, posudzovaného v tomto záväznom stanovisku, je vlastník povinný prerokovať s KPÚ Banská Bystrica.

Z doručených pripomienok a odporúčaní jednotlivých subjektov konania nevyplynuli také požiadavky, ktoré by zásadným spôsobom menili predložený projekt zmeny predmetnej navrhovanej činnosti, pričom ho len dopĺňajú o stanovené podmienky v zmysle platnej legislatívy vo uvedených oblastiach.

Zmena navrhovanej činnosti nie je umiestnená v území náchylnom na sadanie, pôdne zosuvy, eróziu, povodne alebo extrémne či nepriaznivé klimatické zmeny, ktoré by mohli

spôsobiť problémy v ktorejkoľvek fáze projektu. Zmena navrhovanej činnosti nie je umiestnená do oblastí riadenia kvality ovzdušia a tiež nie je umiestnená z hľadiska enviromentálnej kvality v regióne so silne narušeným prostredím.

2. Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou
súčasný stav, resp. navrhovaný spôsob funkčného využitia územia podľa platnej územnoplánovacej dokumentácie

Zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých obcí a pre budúci rozvoj aktivít neexistujú plány v dotknutom území alebo v jeho blízkosti, ktoré by mohli byť ovplyvnené realizáciou činnosti. Pripomienky oprávnených subjektov neboli k navrhovanej činnosti doručené.

3. Relatívny dostatok, kvalita a regeneračné schopnosti prírodných zdrojov v dotknutej oblasti a v horninovom prostredí – opis prírodných zdrojov v dotknutej oblasti a v horninovom prostredí, ktoré budú využívané alebo ovplyvnené realizáciou navrhovanej činnosti vrátane kvalitatívneho a kvantitatívneho opisu

Z opisu v predloženej dokumentácii vyplýva dostatočná regeneračná schopnosť prírodných zdrojov a horninového prostredia z kvalitatívnej a kvantitatívnej stránky.

V riešenom území stavby nie je evidované žiadne prieskumné územie, ložisko nerastných surovín ani dobývací priestor. V ŽST Fiľakovo je registrovaná potvrdená environmentálna záťaž LC (1883) / Fiľakovo – Rušňové depo, Cargo a.s. zahŕňajúca železničné depo a stanicu, ktorá vznikla v minulosti v dôsledku manipulácie s ropnými látkami pri vykonávaní údržby a opráv koľajových vozidiel a skladovaní pohonných hmôt. V bezprostrednom susedstve s traťou je registrovaná pravdepodobná environmentálna záťaž LC (001) / Fiľakovo – NAFTEX – časť bývalého podniku Kovosmalt Fiľakovo.

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

4. Únosnosť prírodného prostredia, najmä ak ide o nasledovné udalosti:

a. vodné útvary

Dotknutý úsek predmetnej železničnej trate nezasahuje do žiadneho chráneného vodohospodárskeho územia, pásma hygienickej ochrany alebo ochranného pásma vodného zdroja. V riešenom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd. Navrhované stavebné práce si vyžiadajú rekonštrukciu viacerých mostných objektov premosťujúcich vodné toky vrátane riek Suchá a Ipeľ. Pri rekonštrukčných prácach tak dôjde k zásahom do korýt príp. do brehov dotknutých vodných tokov. Rieky Ipeľ (hydrolog. č. 4-24-01-001), Belina (hydrolog. č. 4-24-04-048) a Suchá (hydrolog. č. 4-24-01-029) patria k vodohospodársky významným vodným tokom podľa vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov. V zmysle § 28 ods. 1 zákona o vodách je pre stavbu potrebné vyjadrenie orgánu štátnej vodnej správy, v ktorom budú stanovené podmienky jej realizácie a užívania. V zmysle § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona je na realizáciu stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach

potrebný súhlas orgánu štátnej vodnej správy. Zároveň je potrebné súhlasné stanovisko správcov dotknutých vodných tokov.

b. mokrade
c. pobrežné oblasti riek, jazier, nádrží
d. pohoria a lesy
e. chránené územia napr. chránená krajinná oblasť, národný park, chránený areál, prírodná rezervácia, národná prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, národná prírodná pamiatka, chránený krajinný prvok, chránené vtáčie územie, územie európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti
f. oblasti významné z hľadiska výskytu, ochrany a zachovania vzácnych druhov fauny a flóry (napr. chránené druhy a ich biotopy)
g. Oblasti, v ktorých už bola vyčerpaná únosnosť prírodného prostredia
h. husto obývané oblasti
i. Historicky, kultúrne alebo archeologicky významné oblasti

K zmene navrhovanej činnosti sa vyjadril SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik Odštepný závod Banská Bystrica, Partizánska cesta 69 a to v súlade so stanoviskom z roku 2019. Technicko-prevádzkové a požiadavky súvisiace s ochranou vôd požaduje SVP rešpektovať a zhrnúť do rozhodnutia predmetnej stavby. Predmetné stanovisko bolo doručené od Ing. Márie Martincovej, technického pracovníka SVP.

V priestore stavby sa nenachádza žiaden pamiatkovo chránený objekt vyhlásený podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov ani tu nie je evidované žiadne archeologické alebo paleontologické nálezisko, nenachádza sa tu žiadna geologicky významná lokalita.

Únosnosť prírodného prostredia je dostatočná na to, aby bola schopná uniesť zaťaženie, s ktorým sa spája realizácia navrhovanej činnosti. Realizáciou činnosti nebudú dotknuté vodné útvary vysoko alebo kriticky zraniteľné a realizáciou činnosti nebudú dotknuté žiadne mokrade a ani pobrežné oblasti riek, jazier, nádrží a ani ústia riek. Realizáciou činnosti nebudú dotknuté pohoria a lesy len okrajovo dočasným záberom lesných pozemkov

.Z hľadiska ochrany prírody a krajiny stavba nezasahuje do žiadneho veľkoplošného ani maloplošného chráneného územia vyhláseného v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Stavba zasahuje do chránených území európskej siete Natura 2000: do chráneného vtáčieho územia SKCHVU021 Poiplie a do územia európskeho významu SKUEV0816 Horný tok Ipľa.

ÚEV Horný tok Ipľa bolo vyhlásené oznámením MŽP SR č. 353/2017 Z. z., ktorým sa vydáva opatrenie č. 1/2017, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. V k. ú. Holiša zasahuje pozemky s parc. č. 677/1, 677/2, 677/3, 677/4, 679/1, 679/2, 682/1, 682/2, 684/1, 684/2, 684/3, 684/4, 685/1, 685/2. Na území platí 2. stupeň ochrany, zakázané činnosti resp. činnosti, na ktoré je na území s 2. stupňom ochrany potrebný súhlas, súhrnne uvádza § 13 zákona o ochrane prírody a krajiny.

Realizáciou činnosti nebudú dotknuté chránené vodohospodárske oblasti a tiež nebudú dotknuté oblasti významné z hľadiska výskytu, ochrany a zachovania vzácnych druhov fauny a flóry. Realizáciou činnosti nebudú dotknuté oblasti, v ktorých už bola vyčerpaná únosnosť prírodného prostredia, resp. sa takéto oblasti v priestore a okolí stavby nenachádzajú.

Z hľadiska vyššieho verejného záujmu bola navrhovaná činnosť komplexne posúdená a vyhodnotená z hľadiska identifikácie negatívnych účinkov (najmä body 4. 5 a 4.6.).

Realizáciou projektu nebudú dotknuté husto osídlené oblasti a ani historicky, kultúrne alebo archeologicky významné oblasti. Ciele ochrany nebudú významnou mierou narušené v rámci dotknutej oblasti podľa bodov 4.1 a ž 4.9. V súčasnosti platná legislatíva umožňuje realizáciu navrhovanej činnosti v dotknutých oblastiach podľa bodov 4.1. až 4.9.

10. Význam a vlastnosti očakávaných vplyvov

1. **Pravdepodobnosť vplyvu –** definovanie pravdepodobnosti, s akou dôjde k vplyvom, s dôrazom na závažné negatívne vplyvy a definovanie pravdepodobnosti, s akou dôjde k vplyvom, s dôrazom na závažné negatívne vplyvy, významné vplyvy na životné prostredie:

Pravdepodobnosť vplyvov zmeny navrhovanej činnosti je vyhodnotená v jednotlivých kapitolách týkajúcich sa konkrétnych zložiek ochrany životného prostredia a tiež sú identifikované všetky pravdepodobne významné vplyvy na všetky zložky životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva. Neboli zistené ďalšie vplyvy, ktoré by predložená dokumentácia neidentifikovala a ktoré vyžadujú posúdenie v zmysle zákona.

2. **Rozsah vplyvu (napr. veľkosť dotknutej geografickej oblasti a veľkosť dotknutej populácie)**

Charakteristika a opis vplyvov z hľadiska veľkosti a rozsahu vplyvu:

Predložená dokumentácia definuje dostatočne jednoznačne rozsah vplyvu. Z hodnotení je jasné a jednoznačné priestorové rozloženie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti a ich dosah. Pri stanovení rozsahu vplyvu boli v jednotlivých zložkách uvedené limitné hodnoty s cieľom určenia prípustnosti ovplyvnenia jednotlivých zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva. S ohľadom na charakter činnosti a miesto jej realizácie nie je predpoklad, že rozsah negatívnych vplyvov presiahne ich pozitívny účinok/dosah. Tiež nie je predpoklad, že realizácia činnosti bude pôsobiť vo významne negatívnom rozsahu v porovnaní s nulovým variantom. Práve naopak, po realizácii navrhovanej činnosti sa významným spôsobom skvalitní bezpečnosť železničnej prevádzky v danom úseku a tiež sa výrazne zníži hlučnosť počas prevádzky diela. Subjekty konania nedoručili pripomienky na nedostatočné a neúplné definovanie rozsahu vplyvu.

3. **Pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice** – opis činnosti z hľadiska vplyvu presahujúceho štátne hranice:
   Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nepresahujú štátne hranice. Žiadne pripomienky zo strany oprávnených subjektov v predmetnej oblasti neboli doručené.

4. **Veľkosť a komplexnosť vplyvu** – opis dotknutých/ovplyvnených zložiek životného prostredia: Predložená dokumentácia poskytuje dostatočne komplexnú informáciu o dotknutých/ovplyvnených zložkách životného prostredia. Sú vyhodnotené všetky vplyvy, s ktorými sa navrhovaná činnosť spája a to pozitívne aj negatívne a vo všetkých fázach projektu (realizácia, prevádzka).

Opis vplyvov z hľadiska ich veľkosti a významnosti, s dôrazom na významné negatívne vplyvy:

Identifikované vplyvy sú v predloženej dokumentácii kvantifikované podľa jednotlivých zložiek životného prostredia. S ohľadom na charakter činnosti bolo potrebné kvantifikáciu vplyvov. Významnosť jednotlivých vplyvov je definovaná jasne, jednoznačne a odborne správne. Pozitívne a negatívne vplyvy sú identifikované komplexne a tiež je jasne definovaná významnosť vplyvov, pričom opis vplyvov je úmerný ich významnosti. Pripomienky subjektov konania na nepresné definovanie veľkosti vplyvov alebo komplexnosti posúdenia neboli doručené.

5. **Predpokladaný začiatok, trvanie, frekvencia a reverzibilita vplyvu**

Opis vplyvov z hľadiska fázy/etapy pôsobenia, trvania, frekvencie a reverzibility vplyvu: Predložená dokumentácia definuje začiatok, frekvenciou a reverzibilitu vplyvu. V projektovej dokumentácii sú definované a vyhodnotené všetky vplyvy navrhovanej činnosti s ohľadom na fázu/etapu realizácie činnosti výstavba (rekonštrukcia a prevádzka železničnej trate). V dokumentácii je tiež podrobne vyhodnotené trvanie vplyvu.

Opis možností reverzibility vplyvu:

Významné trvalé, ireverzibilné vplyvy, ktorých pôsobením by boli dlhodobo a permanentne prekračované limitné hodnoty definované platnou legislatívou na úseku ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia a ochrany zdravia neboli identifikované. Pripomienky subjektov konania na nejednoznačné definovanie predpokladaného začiatku, trvania, frekvencie a reverzibility vplyvu neboli doručené.

6. **Povaha vplyvu –** charakteristika a opis vplyvov z hľadiska ich povahy:

Identifikované vplyvy sú enviromentálne prijateľné. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa predpokladá prevaha skôr pozitívnych vplyvov nad negatívnymi. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti sa nepredpokladá prevaha skôr negatívnych vplyvov nad pozitívnymi. Negatívne vplyvy budú skôr prechodného, dočasného a krátkodobého charakteru.

7. **Kumulácia vplyvu s vplyvom iných existujúcich alebo schválených činností**

Opis kumulatívnych vplyvov:

Predložené posúdenie zohľadňuje posúdenie očakávaných vplyvov a ich kumulatívny charakter. Podľa predloženej dokumentácie zmeny navrhovanej činnosti neexistujú niektoré ďalšie faktory, ktoré by sa mali zohľadniť ako dôsledok realizácie – výstavby, ktoré by mohli ovplyvniť životné prostredie alebo by mohli mať kumulatívne účinky spolu s ďalšími existujúcimi alebo plánovanými činnosťami v danom území. Významné negatívne kumulatívne vplyvy sa realizáciou zmeny navrhovanej činnosti neočakávajú. Stanoviská a pripomienky subjektov konania na kumuláciu vplyvov s inými existujúcimi alebo schválenými činnosťami neboli doručené.

8. **Možnosť účinného zmiernenia vplyvu –** opis plánovaných opatrení na prevenciu, zmiernenie alebo zníženie zaťaženia prostredia a zabezpečenia pohody a kvality života obyvateľov:

Inovatívne technické a technologické riešenia zmeny navrhovanej činnosti a navrhované opatrenia prispejú k reálnemu a účinnému zmierneniu vplyvov navrhovanej činnosti. Plánované opatrenia sú dostatočne účinné a efektívne z hľadiska minimalizácie nárokov činnosti na vstupy. Plánované opatrenia sú dostatočne účinné a efektívne z hľadiska minimalizácie nárokov činnosti na vstupy. Plánované opatrenia sú dostatočne účinné a efektívne z hľadiska prevencie, eliminácie, minimalizácie produkcie výstupov, ako aj

z hľadiska zmiernenia negatívnych vplyvov súvisiacich s ich produkciou. Plánované sú dostatočne účinné a efektívne z hľadiska zabezpečenia zdravia a pohody a kvality života obyvateľov. Prijateľnú realizáciu navrhovanej činnosti je možné dosiahnuť v rozsahu navrhovaného variantu. Subjekty konania nedoručili pripomienky a požiadavky na doplnenie opatrení na zmiernenie vplyvov.

Posúdenie zámeru zmeny navrhovanej činnosti bolo vykonané vzhľadom na jeho umiestnenie, charakter, kapacitu a rozsah vo vzťahu k predpokladaným vplyvom na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Po preverení skutkového stavu veci možno konštatovať, že v zámere navrhovanej činnosti boli uvedené všetky podstatné predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti. V procese neboli identifikované také nedostatky a neurčitosti, ktoré by bránili v definovaní vplyvov. Informácie použité v zámere sú dostatočné na to, aby bolo možné rozhodnúť podľa zákona.

Príslušný orgán na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania, t.j. kritérií, uvedených v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov, prihliadnuc na informácie z doručeného zámeru, rozhodol, že predmet zisťovacieho konania sa nebude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v zámere zmeny navrhovanej činnosti, je ten kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Na základe uvedených skutočností rozhodol príslušný orgán tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie: <u>Podľa § 29 ods. 16 zákona č. 24/2006 Z. z. dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a na úradnej tabuli obce.</u>

P o u č e n i e

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 správneho poriadku. na Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia.

Verejnosť má právo podať odvolanie proti rozhodnutiu aj vtedy, ak nebola účastníkom zisťovacieho konania. Za deň doručenia rozhodnutia sa pri podaní takéhoto odvolania považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní vplyvov. Verejnosť podaním odvolania zároveň prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení.

Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej činnosti v súlade s § 29 ods. 12 zákona o posudzovaní vplyvov podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov a po nadobudnutí právoplatnosti.

Ing. arch. Ladislav Tatár
vedúci odboru

Doručuje sa:

1. REMING CONSULT a. s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava –Nové Mesto
2. Obec Holiša, Holiša 61, 985 57 Holiša
3. Obec Nitra nad Ipľom, Nitra nad Ipľom 96, 985 57 Holiša,
4. Obec Fiľakovské Kováče, Fiľakovské Kováče č. 275, 986 01 Fiľakovo
5. Obec Prša, Prša č. 79, 985 41 Šávoľ
6. Obec Buzitka, Buzitka č. 126, 985 41 Šávoľ
7. Mesto Fiľakovo, Radničná 25, 986 01 Fiľakovo

Na vedomie:

Rezortný orgán:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Železničná doprava, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava – Staré Mesto

Dotknuté orgány resp. povoľujúce orgány:

1. Okresný úrad Lučenec, odbor starostlivosti o ŽP Námestie republiky 26, 984 36 Lučenec
   - úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny
   - úsek štátnej správy ochrany ovzdušia
   - úsek štátnej správy odpadového hospodárstva
   - úsek štátnej vodnej správy
2. Okresný úrad Lučenec, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikáciu, Nám. republiky 26, 984 36 Lučenec
3. Okresný úrad Lučenec, pozemkový a lesný odbor, Nám. republiky 26, 984 36 Lučenec
4. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lučenci, L. Novomeského 3, 984 01 Lučenec
5. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Lučenci, Petöfiho 1, 984 38 Lučenec
6. Krajský pamiatkový úrad Banská Bystrica, pracovisko Lučenec, Námestie republiky č. 26, 984 01 Lučenec
7. Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, odbor cestnej infraštruktúry a územného plánovania, Nám. SNP č. 23, 974 01 Banská Bystrica
8. Okresný úrad Banská Bystrica, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva , Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
9. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepný závod Banská Bystrica, Partizánska cesta 69, 974 98 Banská Bystrica
10. ŠOP SR – Správa CHKO Cerová vrchovina, Železničná 31, 979 01 Rimavská Sobota