KÓPIA

REMING CONSULT a.s.
Tomášikova 14366/64A
831 04 Bratislava-Nové Mesto
Slovenská republika

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Čadca
3844/1004/2023/32/Vs 30.10.2023	OU-CA-OSZP-2024/000221-023	Ing. Monika Husárová/ +421961574252	13. 02. 2024

Vec
Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou - zaslanie právoplatného rozhodnutia

V prílohe listu Vám zasielame právoplatné rozhodnutie zo zisťovacieho konania navrhovanej činnosti: Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou.

1 príloha

Ing. Viera Jurošková
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky

Doložka právoplatnosti a vykonateľnosti

KÓPIA

Typ doložky

Typ doložky:	
doložka právoplatnosti	x
doložka vykonateľnosti	-
doložka právoplatnosti a vykonateľnosti	-

Číslo rozhodnutia:	OU-CA-OSZP-2024/000221-022
Dátum vytvorenia doložky:	13.02.2024
Vytvoril:	Husárová Monika, Ing.

Údaje správoplatnenia rozhodnutia

Dátum nadobudnutia právoplatnosti:	09.02.2024

Právoplatnosť vyznačená pre:	
rozhodnutie v plnom znení	x
časť rozhodnutia	-

KÓPIA

OKRESNÝ ÚRAD ČADCA

odbor starostlivosti o životné prostredie

Palárikova 91, 022 01 Čadca

Č.j.: OU-CA-OSZP-2024/000221-021 V Čadci, dňa 9.1. 2024

ROZHODNUTIE

VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 ods. 1 zákona NR SR 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 NR SR 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 NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, rozhodol podľa § 29 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z.o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona NR SR č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov po vykonaní zisťovacieho konania pre navrhovanú činnosť **“Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“,** navrhovateľa **Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava - mestská časť Nové Mesto, IČO: 35729023,** takto:

Navrhovaná činnosť **“ Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“,** uvedená v predloženom zámere

sa bude posudzovať

podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Odôvodnenie

Úkony pred vydaním rozhodnutia

Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava - mestská časť Nové Mesto, IČO: 35729023 (ďalej len navrhovateľ), doručil dňa 2.11. 2023 Okresnému úradu Čadca,

KÓPIA

odboru starostlivosti o životné prostredie (ďalej len OÚ Čadca) podľa § 18 ods. 2 písm. b) a podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona NR SR 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 o posudzovaní vplyvov) zámer navrhovanej činnosti " **Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou**" (ďalej len zámer), vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona o posudzovaní vplyvov.
Oznámenie o zámere navrhovanej činnosti vypracovala spoločnosť **REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava - mestská časť Nové Mesto, IČO: 35729023**, dátum spracovania: október 2023.

Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len OÚ Čadca) ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 a § 5 ods. 1 zákona NR SR 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 NR SR č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len správny poriadok) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 56 písm. b) zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní, zaslal listom č.j.: OU-CA-OSZP-2023/015849-002, zo dňa 7.11.2023 podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov zámer navrhovanej činnosti dotknutej obci, dotknutým orgánom, povoľujúcemu orgánu a taktiež aj rezortnému orgánu a vyzval ich, v súlade s § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, na doručenie stanoviska v zákonom stanovenej lehote, t. j. do 21 dní od doručenia zámeru navrhovanej činnosti. OÚ Čadca zároveň týmto listom upovedomilo podľa § 18 ods. 3 správneho poriadku známych účastníkov konania, že dňom doručenia zámeru navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 ods. 2 správneho poriadku správne konanie vo veci zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov zámeru navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov ak ide o navrhovanú činnosť uvedenú v § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní vplyvov je navrhovateľ povinný pred začatím povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti doručiť príslušnému orgánu písomne a elektronicky zámer navrhovanej činnosti vypracované podľa prílohy č. 9 zákona o posudzovaní vplyvov, ak má byť predmetom zisťovacieho konania zámer navrhovanej činnosti.

Podľa § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní vplyvov predmetom zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti alebo zmeny navrhovanej činnosti (ďalej len „zisťovacie konanie") musí byť každá navrhovaná činnosť uvedená v prílohe č. 8 časti B.

Zámer navrhovanej činnosti je zverejnený na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, na adrese:
https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-modernizacia-zeleznicnej-trate-v-useku-statna-hranica-sr-cr-cadca-kra

Na základe písomnej žiadosti navrhovateľa OÚ Čadca rozhodnutím č. OU-CA-OSZP-2023/015415-002, zo dňa 27.10. 2023 podľa § 22 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov upustil od požiadavky variantného riešenia zámeru.

Vyjadrenia k podkladom pre vydanie rozhodnutia

Zámer navrhovanej činnosti je podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní zaraditeľný nasledovne:
13. Doprava a komunikácie

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

KÓPIA

	a podzemných		km
4	Železničné stanice, terminály b) zmiešané (nákladné + osobné)		od 5 koľají
8	Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov		bez limitu

I. Základné údaje o navrhovanej činnosti
Názov
“ Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“
Účel
Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej infraštruktúry na dvojkoľajnej, elektrifikovanej železničnej trati č. 106D Žilina – Čadca – štátna hranica ČR/SR v úseku ŽST Krásno nad Kysucou (mimo) – ŽST Čadca v sžkm 269,978 – 281,600. Celková dĺžka riešeného úseku je 11,7 km.

Charakter navrhovanej činnosti
Návrh modernizácie železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou (mimo) – Čadca sleduje skvalitnenie súčasných technických parametrov zariadení železničnej infraštruktúry s cieľom uvedenia zastaraných a opotrebovaných konštrukčných častí a technického vybavenia do normového stavu, zvýšenia bezpečnosti železničnej prepravy, zrýchlenia železničného spojenia Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica SR/ČR znížením rýchlostných prepadov a zvýšením maximálnej rýchlosti oproti súčasnému stavu až do 120 km/h, zaistenia technickej interoperability podľa európskych štandardov a zvýšenia ekonomickej efektívnosti železničnej dopravy znížením jej prevádzkových nárokov. Ďalej prinesie zlepšenie technického stavu a parametrov železničných zariadení trate a staníc, zefektívnenie prevádzky a údržby železničnej trate, zvýšenie bezpečnosti cestujúcich s doplnením bezpečných prístupov pre osoby s obmedzených schopnosťami pohybu a orientácie a zvýšenie bezpečnosti na železničných priecestiach.

Umiestnenie navrhovanej činnosti
Lokalizácia záujmového územia podľa územno-správneho členenia Slovenskej republiky:
VÚC: Žilinský kraj
Okres: Čadca
Mesto: Čadca, Krásno nad Kysucou

Predmetný traťový úsek začína za ŽST Krásno nad Kysucou pri vchodovom návestidle v sžkm 269,978 a končí za ŽST Čadca v sžkm 281,600.

Opis technického a technologického riešenia
V rámci modernizácie trate sa prioritne navrhuje:
Komplexná rekonštrukcia zemného telesa, železničného spodku a železničného zvršku vrátane nového systému elektrického ohrevu výhybiek.
Lokálne smerové úpravy železničnej trate pre vyrovnanie smerových oblúkov a zvýšenie traťovej rýchlosti do 120 km/hod.
Vybudovanie novej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou (terminál integrovanej osobnej prepravy) s kompletným technickým vybavením ako sú oznamovacie prvky, rozhlasové prvky, vizuálne prvky, mobiliár atď.
Obnova, resp. výmena traťových a staničných zabezpečovacích zariadení.
Osadenie nových elektronických zabezpečovacích zariadení spĺňajúcich požiadavky interoperability železničného systému, ktoré nahradia existujúce zabezpečovacie zariadenia na železničnej infraštruktúre ŽSR.
Inovácia, modernizácia a doplnenie systémov riadenia železničnej dopravy, prenosových a spojovacích systémov telekomunikačnej a dátovej siete, rozhlasových zariadení a oznamovacích zariadení vrátane integrácie nových funkcionalít interoperability.

KÓPIA

Digitalizácia komunikačnej siete (nové optické káblové vedenia, digitálne prenosové a spojovacie systémy a pod.).
Rekonštrukcia alebo prestavba dotknutých mostných objektov v rozsahu stanovenom podľa ich aktuálneho stavebno-technického stavu.
Výstavba nových mostných objektov v miestach novej polohy železničnej trate.
Modernizácia koľajiska v železničnej stanici ŽST Čadca a v dotknutých železničných zastávkach; prestavba, resp. vybudovanie nástupíšť; zastrešenie časti nástupíšť alebo doplnenie prístreškov pre ochranu cestujúcich pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi; rekonštrukcia mimoúrovňových, bezkolíznych prístupov pre cestujúcich a prístupov pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu v zastávke Čadca mesto a ŽST Čadca; vybudovanie nového mimoúrovňového prístupu do novej zastávky Krásno nad Kysucou; rekonštrukcia úrovňového prístupu pre cestujúcich a prístupu pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu v zastávke Oščadnica.
Modernizácia a zvýšenie technickej vybavenosti železničných zastávok a železničnej stanice vrátane súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry (inštalácia zvukového systému automatického vyhlasovania, automatického vizuálneho informačného systému a orientačného systému), komplexné vybudovanie nového systému osvetlenia.
Nevyhnutné úpravy priestorov železničnej stanice a dotknutých zastávok vrátane staničnej budovy a predstaničných priestorov pre potreby zlepšenia prístupov cestujúcich (vytvorenie nových priestorov pre odstavenie bicyklov vo všetkých dotknutých dopravniach a v prípade potreby vytvorenie parkovacích státí), pre umiestnenie technológií a pre zvýšenie ich technickej vybavenosti vrátane inovácie a doplnenia zariadení pre cestujúcu verejnosť a zariadení pre zaistenie bezpečnosti priestorov.
Zvýšenie bezpečnosti objektov inštaláciou systémov elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia.
Odstránenie nevyhovujúcich a nepotrebných objektov železničnej prevádzky v obvode dotknutých dopravní.
Rekonštrukcia súčasných úrovňových križovaní železničnej trate s cestnými komunikáciami vrátane modernizácie priecestných zabezpečovacích zariadení, resp. osadenia priecestných zabezpečovacích zariadení tam, kde v súčasnosti absentujú.
Rekonštrukcia niektorých súvisiacich cestných komunikácií a vybudovanie nových prístupových komunikácií.
Výstavba nových, resp. rekonštrukcia existujúcich zárubných a oporných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate.
Zatrávnenie svahov železničného telesa a realizácia doplnkových vegetačných úprav na priľahlých pozemkoch.
Železničný zvršok a spodok
Navrhovaná činnosť uvažuje s komplexnou rekonštrukciou železničného zvršku a spodku v celom riešenom úseku a vo všetkých dotknutých zastávkach a v ŽST Čadca.
Smerové a výškové vedenie trate
V úseku Krásno nad Kysucou (mimo) – Čadca (mimo) sa uvažuje s návrhovou rýchlosťou do 120 km/hod a v ŽST Čadca sa uvažuje s návrhovou rýchlosťou 80 km/hod.
Ďalšie technické úpravy
V rámci modernizácie železničnej trate sa komplexne vybuduje nové trakčné vedenie.
Modernizovaná trať bude v staničných úsekoch vybavená novými zaisťovacími značkami, traťovými značkami (označenie kilometrickej polohy) a príslušnými návestidlami.
Prestavba hodnoteného úseku železničnej trate si vyžiada vybudovanie nového moderného zabezpečovacieho zariadenia.
V priestore zastávky Krásno nad Kysucou (TIOP) budú umiestnené rozhlasové zariadenia pre informovanie cestujúcich. Na nástupištiach v zastávke budú umiestnené elektronické vizuálne nástupištné tabule.
V rámci modernizácie sa zrealizuje úprava a doplnenie oznamovacích zariadení zrekonštruovaných zastávka Čadca mesto a zastávka Oščadnica a na novej zastávke Krásno nad Kysucou.
Vykonané budú tiež viaceré úpravy elektrických rozvodov, prípojok a zariadení.
Železničné stanice a zastávky
Modernizácia zastávok Čadca a zastávok Oščadnica a Čadca mesto sa sústreďuje na priestor ich koľajiska

KÓPIA

vrátane nástupíšť pre cestujúcich.

Mostné objekty

Na traťovom úseku sa v súčasnom stave nachádza spolu 13 mostov, 3 podchody a 1 lávka pre peších. Z dôvodu navrhovanej preložky trate v Krásne nad Kysucou v nžkm 270,150 – 270,900 bude most v sžkm 270,607 odstránený a vybudovaný bude nový most na preložke trate v nžkm 270,660.

Železničné mosty na dotknutom traťovom úseku sú navrhované na rekonštrukciu, príp. prestavbu s ohľadom na ich stavebnotechnický stav a parametre zrekonštruovanej železničnej trate. Súčasťou navrhovanej činnosti je aj výstavba nových mostov. Vybudované budú:

- nový železničný most v nžkm 270,660 na preložke železničnej trate,
- nový cestný most v nžkm 271,239 cez rieku Kysuca ako prístup k zast. Krásno nad Kysucou (TIOP).

Oporné a zárubné múry

Smerové úpravy koľají vyvolali potrebu výstavby oporných a zárubných múrov.

Železničné priecestia

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti prepravy v celom úseku trate budú jestvujúce úrovňové križovania trate s cestnými komunikáciami zrekonštruované vrátane ich napojení na cestné komunikácie v nevyhnutnej dĺžke. Dôjde k úpravám jestvujúcich priecestných zabezpečovacích zariadení, príp. k osadeniu moderných zariadení vyššej kategórie.

Cestné komunikácie

Súčasťou navrhovanej činnosti budú úpravy cestných komunikácií súvisiace s preložkami dotknutých ciest a pripájaním nových komunikácií. Z dôvodu výstavby novej zastávky Krásno nad Kysucou (TIOP) dôjde k vybudovaniu novej prístupovej komunikácie k zastávke napojenej na ul. Násypy. Jej súčasťou bude cyklochodník a chodník pre peších. Z východnej strany zastávky bude vybudovaná nová parkovacia plocha pre osobnú automobilovú dopravu, a tiež zastávka hromadnej osobnej dopravy. Súčasťou bude aj obratisko pre hromadnú osobnú dopravu a prípadnú potrebu pohybu záchranných zložiek.

Úprava vodných tokov

Pri rekonštrukciách mostných objektov prevádzajúcich trať ponad vodné toky dôjde k nevyhnutným úpravám dotknutých vodných tokov v rozsahu vyplývajúcom z požiadaviek správcov mostných objektov. Úpravy vodných tokov budú spočívať v odstránení náletovej vegetácie, úpravách korýt tokov, príp. v spevnení ich dna alebo brehov v priestore pod mostami a v krátkych nadväzujúcich úsekoch.

Z dôvodu preložky železničnej trate v Krásne nad Kysucou v nžkm 270,150 – 270,900 bude nevyhnutná výstavba nového železničného mosta v nžkm 270,660 ponad bezmenný potok, čo si v mieste križovania vyžiada potrebnú úpravu koryta toku pred aj za mostom, ako napríklad spevnenie dna a svahov toku vrátane vytvorenia nábehov svahov.

Z dôvodu výstavby novej železničnej zast. Krásno nad Kysucou (TIOP) v nžkm 271,055 bude nevyhnutná výstavba nového železničného mosta v žkm 271,239 ponad rieku Kysuca. Most bude slúžiť na prevedenie miestnej komunikácie ponad rieku Kysuca, ktorá bude spájať centrum mesta Krásno nad Kysucou s novou železničnou zastávkou. Konštrukciu mosta bude tvoriť dvojica plnostenných celozváraných hlavných nosníkov, ktoré sú vystužené oblúkom (Langrov trám). Ide o jednopoľovú konštrukciu s teoretickým rozpätím poľa cca 82 m, čo si nevyžiada potrebu umiestnenia pylónu do koryta rieky Kysuca.

Protihlukové opatrenia

V rámci modernizácie železničnej trate sa uvažuje s inštaláciou primárnych, sekundárnych i terciárnych protihlukových opatrení:

- riešené zabudovanie nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, vytvorenie koľajového lôžka s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm a zriadenie bezstykovej koľaje so strojným brúsením koľajnicových pásov.
- Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hygienické limity, budú aplikované sekundárne protihlukové opatrenia - protihlukové steny. Ich konkrétna poloha a parametre budú stanovené podľa na základe vibroakustickej štúdie.
- v miestach, kde inštaláciou protihlukových stien nedôjde k dostatočnej eliminácii šírenia hluku, resp. kde nebude technicky umožnené ich aplikovať, budú doplnené terciárne protihlukové opatrenia (výmena okien so štrbinovým vetracím systémom, zvýšenie nepriezvučnosti obvodového plášťa budov, použitím inovatívnych komponentov do konštrukcií železničného zvršku v zmysle povolení ŽSR a pod.). Tieto opatrenia bude možné

KÓPIA

vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce.

Vegetačné úpravy

S cieľom spevnenia svahov násypu železničného telesa, svahov priekop a svahov nad zárubnými múrmi sú navrhované vegetačné úpravy. Dotknuté svahy budú zahumusované a opatrené hydroosevom.

Ostatné voľné priestranstvá dotknuté výstavbou navrhovanej činnosti budú po skončení stavebných prác upravené, zatrávnené a v prípade vhodnosti plôch budú doplnené o založenie lúčnych trávnikov alebo výsadbu krov a stromov.

Iné úpravy

- odstránenia objektu na pozemku parc. č. C-KN 6780/1 v k. ú. Krásno nad Kysucou, ktorý je dnes využívaný ako predajňa bicyklov Cyklosport,
- odstránenia budovy zast. Čadca mesto,
- odstránenia technologického domčeka zast. Čadca mesto,
- v ŽST Čadca vzhľadom na vyvolané úpravy koľajiska stanice:
- odstránenia skladu s rampou a ďalšími objektami na rampe vľavo pri koľaji č. 5,
- odstránenia budovy cudzineckej a železničnej polície, vozmajstrov, rampy a ďalších objektov v blízkosti budovy vľavo od koľaje č. 3,
- odstránenia stanovišťa vonkajšieho výpravcu,
- odstránenia objektov na veterinárnej rampe,
- odstránenia stavadla č. 2 a priľahlých budov.

II. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie

1. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

Navrhovaná činnosť zasahuje do katastrálnych území Krásno nad Kysucou, Horelica a Čadca.

Navrhovaná činnosť bude prebiehať predovšetkým v koridore jestvujúcej trate, záber pôdy bude vyvolaný najmä z dôvodu realizácie krátkych preložiek trate a výstavby nových stavebných objektov.

Navrhovaná činnosť vyvolá zábery pôdy dočasného i trvalého charakteru:

- dočasné na dobu do jedného roka (plochy staveniska a prístupové komunikácie),
- dočasné na dobu dlhšiu ako jeden rok (zriadenia staveniska, manipulačné plochy),
- trvalé zábery (nové teleso trate, nová železničná zastávka, nové prístupové komunikácie a ďalšie súvisiace stavebné objekty).

Uskutočnením navrhovanej činnosti dôjde k záberom poľnohospodárskej a pravdepodobne aj lesnej pôdy.

K výrubu nelesnej drevinovej vegetácie dôjde len v nevyhnutnom rozsahu.

Spotreba vody

Etapa výstavby navrhovanej činnosti si vyžiada vodu pre stavebno-technologické účely v rámci zariadení stavenísk a pitnú vodu pre prítomných zamestnancov stavby. Technologická voda bude využívaná pre stavebné technológie, na výrobu betónových zmesí a pod. Úžitková voda bude využívaná na čistenie stavebných mechanizmov, spevnených plôch, dopravných prostriedkov a verejných komunikácií na výjazdoch zo stavby a na kropenie staveniska a prístupových ciest. Zdrojmi vody budú jestvujúce verejné vodovodné siete a hydranty.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate zostane zachovaná potreba pitnej a úžitkovej vody pre zamestnancov a cestujúcich v priestoroch železničnej stanice a tiež potreba vody na účely údržby železničných priestorov a objektov a na pokrytie havarijných a požiarnych nárokov. Súčasný stav zabezpečovania týchto činností sa realizáciou navrhovanej činnosti nebude meniť. Novo navrhované objekty budú pripojené na existujúce systémy zásobovania vodou.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada stavebné suroviny zodpovedajúce charakteru stavby, predovšetkým štrk, štrkodrvinu, piesok, kamenivo, betónové zmesi, cement, tehly, betónové podvaly, koľajnice, oceľ, káblové vedenia, inštalačný materiál, a pod. Nároky stavby na surovinové zdroje budú znížené snahou opätovného využitia niektorých surovín a materiálov vyzískaných zo súčasného telesa železničnej trate. Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa nároky na surovinové zdroje nezmenia, aj naďalej

KÓPIA

budú potrebné materiály na údržbu a opravu dotknutej železničnej cesty vrátane súvisiacich objektov a zariadení. Modernizovaná trať inštaláciou nových elektronických zariadení vyvolá zvýšenie dnešných nárokov železničnej prevádzky na spotrebu elektrickej energie. Vybudované budú tiež viaceré nové objekty a osadené nové zariadenia vyžadujúce pre svoju prevádzku napojenie na elektrickú energiu, hlavne v novovybudovanej zastávke Krásno nad Kysucou (TIOP).
Nároky na teplo majú priestory s predpokladom dlhodobého pobytu osôb a objekty so zariadeniami alebo technologickými prvkami vyžadujúcimi stabilnú teplotu. Realizáciou modernizácie železničnej trate nedôjde k zmenám súčasných systémov vykurovania takýchto priestorov.
Dopravná infraštruktúra
Modernizácia železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca prinesie skvalitnenie železničnej infraštruktúry v celom riešenom úseku vo forme zvýšenia bezpečnosti cestujúcich, zrýchlenia železničného spojenia a zaistenia technickej interoperability podľa európskych štandardov. Zlepšením kvalitatívnych kritérií železničnej dopravnej cesty sa predpokladá zvýšenie jej konkurencieschopnosti voči ostatným dopravnými módom (najmä voči cestnej doprave) s postupným nárastom prepravného dopytu na úkor autobusovej a individuálnej automobilovej dopravy.
Navrhované krátke preložky trate a odstránenie súčasných rýchlostných prepadov zvýšia traťovú rýchlosť v riešenom úseku do 120 km/hod.
Počas stavebných prác bude potrebné vykonať preloženie inžinierskych sietí, resp. zabezpečenie ich ochrany v miestach, ktoré dotknutý traťový úsek križujú alebo by mohli byť stavebnými prácami zasiahnuté. Potrebné tiež bude zabezpečiť napojenie všetkých navrhovaných objektov a zariadení.
Nároky na pracovné sily
Počas výstavby bude potrebná prítomnosť zamestnancov zhotoviteľa stavby vykonávajúcich búracie, výkopové, zemné a stavebné práce. Počet pracovných síl bude upresnený dodávateľom stavebných prác, ich profesijná skladba je daná charakterom stavby.
Prevádzka navrhovanej činnosti
Realizácia stavby pravdepodobne nevyvolá zmeny v počte pracovníkov.

2. Údaje o výstupoch.

Zdroje znečistenia ovzdušia
Výstavba navrhovanej činnosti vyvolá dočasné zníženie kvality ovzdušia na stavenisku a v jeho okolí. Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate nie je predpoklad nárastu emisií znečisťujúcich látok oproti súčasnému stavu. Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové náhradné elektrické zdroje (dieselagregáty), ktoré budú osadené v miestach potreby zabezpečenia funkčnosti vybraných technologických zariadení pre plynulú prevádzku v prípade výpadkov prúdu. Pôjde o nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia,
Odpadové vody
Stavebné práce budú zdrojom technologických odpadových vôd, odpadových vôd z povrchového odtoku a splaškových odpadových vôd z pôsobenia zamestnancov zhotoviteľa stavby. Odvádzanie odpadových vôd z povrchového odtoku bude s ohľadom na adaptáciu prostredia na zmenu klímy primárne riešené zachytávaním vody v mieste jej dopadu:

- Zrážkové vody zo zemnej pláne železničného telesa budú vyústené voľne na svah telesa alebo do súbežných otvorených priekop, odparovacích a vsakovacích objektov, prípadne do žľabových odvodňovacích prefabrikátov a trativodov. Na prevedenie vody popod trať sú prítomné viaceré priepusty. V stanici a na zastávkach bude odvodnenie železničnej trate, nástupíšť a prístreškov zabezpečené drenážnou sústavou, prípadne iným vhodným technickým riešením vzhľadom na miestne pomery.
- Navrhovaná činnosť bude komplexne riešiť aj odvodnenie ŽST Čadca. V súčasnom stave je časť koľajiska stanice odvodnená trativodným systémom, ktorý je pomocou prečerpávacej stanice vyústený do kanalizačnej siete s prepadom do rieky Kysuca. Navrhované riešenie odvodnenia železničného spodku v stanici uvažuje s vybudovaním novej trativodnej sústavy, ktorá bude v prípade vhodných geologických pomerov primárne zaústená do vsakovacích objektov, resp. vyústená do recipientu rieky Kysuca.

Vody z povrchového odtoku z ostatných stavebných objektov a spevnených plôch budú odvádzané primárne do vsaku. V prípade možného znečistenia budú dažďové vody pred vyústením prečisťované v odlučovačoch ropných látok alebo lapačoch nečistôt.
Odvodnenie mostných objektov bude riešené pozdĺžnym a priečnym spádom nosnej konštrukcie mostov pomocou odvodňovačov, resp. zberných žľabov vyústených na terén alebo do križovaných vodných tokov.
Odvodnenie prechodových oblastí mostov bude riešené rubovou drenážou vyústenou do vodného toku

KÓPIA

alebo voľne na terén.
Odvodnenie prístupových komunikácií bude riešené v závislosti na trasovaní cestnej komunikácie voľne na terén, do priekop železničného telesa, do vsaku alebo pomocou uličných vpustov alebo líniových žľabov do jestvujúcej kanalizácie.
Odvádzanie splaškových odpadových vôd z priestorov pobytu osôb v ŽST Čadca sa realizáciou navrhovanej činnosti nebude meniť. Splaškové odpadové vody z vlakových súprav nie sú v predkladanom zámere riešené.
Riziko znečistenia vôd počas prevádzky navrhovanej činnosti môže nastať pri nepredvídanej havárii koľajových vozidiel, ktorými sú prepravované znečisťujúce látky. Uvedené riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkových a bezpečnostných predpisov.

Iné odpady

Prehľad najčastejších druhov odpadov vznikajúcich pri modernizácii železničnej trate

Kód odpadu[1]	**Názov druhu odpadu**	**Kategória odpadu[2]**
15 01	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov (15 01 01 – 15 01 09)	O
16 02 13	Vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12	N
16 02 14	Vyradené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13	O
16 02 16	Časti odstránené z vyradených zariadené iné ako uvedené v 16 02 15	O
16 06 01	Olovené batérie	N
17 01 01	Betón	O
17 01 02	Tehly	O
17 01 03	Škridly a obkladový materiál a keramika	O
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
17 02 01	Drevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 03 01	Bitumenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
17 03 02	Bitumenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 01	Meď, bronz, mosadz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 04 07	Zmiešané kovy	O
17 04 10	Káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 05 07	Štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
17 05 08	Štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O

KÓPIA

Kód odpadu[1]	Názov druhu odpadu	Kategória odpadu[2]
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09 01	Odpady zo stavieb a demolácií obsahujúce ortuť	N
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
[1] Kategorizácia odpadov je uvedená podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov [2] O – ostatný odpad, N – nebezpečný odpad		

Po realizácii navrhovanej činnosti sa odpady vznikajúce vlastnou prevádzkou trate zásadne nezmenia.

Zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu

Počas výstavby budú zdrojom hluku v území najmä využívané stavebné mechanizmy, činnosti sprevádzajúce stavebné postupy a súvisiaca doprava na stavenisku.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate sa charakter zdrojov hluku v porovnaní so súčasným stavom nezmení. K nárastu produkcie hlukových emisií v území dôjde zvýšením intenzity železničnej prepravy z dôvodu zvýšenia kapacít trate, v menšej miere doplnením nových zdrojov hluku vo forme nových technológií. Zároveň však dôjde k zníženiu hluku z dopravnej prevádzky na trati vykonaním komplexnej rekonštrukcie železničného zvršku a spodku, rekonštrukciou mostných objektov a doplnením protihlukových stien pozdĺž trate. Počas výstavby dôjde v dotknutom území k zvýšeniu hladín vibrácií v dôsledku vykonávania stavebných prác, predovšetkým zemných a búracích prác, podbíjaním koľajového lôžka, zakladaním objektov, recykláciou materiálov, drvením stavebného odpadu a pod. V menšej miere budú zdrojmi vibrácií pohyby ťažkých stavebných mechanizmov a prejazdy staveniskovej dopravy. Pôjde o dočasné pôsobenie, ktoré bude obmedzené na etapu realizácie stavebných prác.

Prenos vzniknutých vibrácií môže ovplyvniť statiku blízkej zástavby. V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov budú navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia (napr. podchytávanie budov, zosilňovanie základov a i.).

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa zdroje vibrácií nezmenia, hlavnými zdrojmi vibrácií budú aj naďalej prejazdy vlakových súprav a manipulácia so súpravami v priestoroch staníc formou ich posunov a nakládky a vykládky materiálov.

Zvýšenie traťovej rýchlosti na modernizovanej železničnej trati zvýši účinky vibrácií na okolité územie, zároveň je však predpoklad zníženia vibrácií pri prechode súprav traťou inštaláciou moderných technických prvkov, predovšetkým vybudovaním štrkového lôžka hrúbky min. 350 mm s tlmiacou schopnosťou a inštaláciou odpružených podvalov. Aj priebežné koľajové lôžko aplikované na mostných konštrukciách zabezpečí významné zníženie emisií hluku a vibrácií v porovnaní so súčasným stavom.

Zdroje žiarenia a iných fyzikálnych polí

Dotknutý úsek železničnej trate je elektrifikovaný, pri prejazde vlakových súprav preto môže dochádzať vplyvom vysokého napätia v trakčnom vedení k zmene elektromagnetického poľa, a následne môžu byť ovplyvňované elektronické prístroje a rušené televízne a rozhlasové signály.

Súčasťou modernizácie železničnej trate je tiež osadenie nových transformátorov a rôznych slaboprúdových zariadení a technických zariadení, ktoré budú novými zdrojmi elektromagnetického žiarenia.

V súčasnosti je v riešenom úseku jednosmerná trakcia s parametrom 3 kV. Vedľajším efektom prevádzkovania tejto trakcie je vznik bludných prúdov v zemi v blízkosti trakcie, ktoré pôsobia agresívne na kovové inžinierske siete a spôsobujú ich rýchlu koróziu. Vďaka zmene jednosmernej trakcie na striedavú trakciu s parametrom 25 kV sa odstráni súčasný problém bludných prúdov, čím sa ušetria prostriedky vynakladané na opravy sietí a výmeny kovových inžinierskych sietí za plastové.

Zdroje tepla a zápachu

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

Počas prevádzky trate budú stávajúcimi zdrojmi tepla v zimnom období vykurované železničné súpravy a

KÓPIA

lokomotívy a vo vykurovacom období vykurované pozemné stavby v ŽST Čadca. Novými zdrojmi tepla budú po modernizácii železničnej infraštruktúry niektoré technické zariadenia, ktoré bude pre zabezpečenie ich bezproblémového chodu potrebné udržiavať v priestoroch so stabilizovanou teplotou.
Prevádzkou modernizovanej železničnej trate nevzniknú v dotknutom území žiadne nové zdroje zápachu oproti súčasnému stavu.

3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie
V mieste stavby môžu byť narušené povrchové vrstvy horninového prostredia v dôsledku vykonávania zemných prác. V lokalitách stavby bude odstránený súčasný vegetačný kryt a následne budú realizované výkopové a násypové práce. V tejto fáze bude vzhľadom na odkrytie plôch rizikom tiež vznik plošnej erózie, resp. narušenie stability svahov a aktivizácia svahových pohybov, k zosunom môže dôjsť predovšetkým pri podrezaní päty svahov.
Významnejšie zásahy do horninového prostredia môžu nastať predovšetkým pri zakladaní nových mostných konštrukcií, a teda pri výstavbe nového mosta v nžkm 270,607 a pri realizácii nového cestného mosta ponad rieku Kysuca v nžkm 271,239 v Krásne nad Kysucou. Podrobnejší rozsah zásahov do horninového prostredia v tejto fáze prípravy navrhovanej činnosti nie je známy, nakoľko ešte nie je stanovený spôsob zakladania jednotlivých mostných objektov.
V rámci modernizácie železničnej trate bude vzhľadom na lokálnu konfiguráciu terénu nevyhnutná realizácia nových geotechnických konštrukcií (oporné a zárubné múry), ktoré zaistia stabilitu priľahlých svahov a železničného telesa. Nové geotechnické konštrukcie budú predovšetkým realizované na rizikových úsekoch s prítomnosťou svahových deformácií, resp. svahov s nepriaznivými sklonovými pomermi.
Z hľadiska predpokladu vzniku svahových pohybov pri realizácii navrhovanej činnosti je potrebné venovať zvýšenú pozornosť úsekom trate, v blízkosti ktorých sú evidované potenciálne alebo aktívne zosuvy. Železničná trať priamo prechádza cez aktívny zosuv na rozhraní k. ú. Horelica a k. ú. Čadca v sžkm 277,4 – 277,9, kde aktívny zosuvný svah leží priamo nad telesom trate. Ďalšie aktívne zosuvy sa nachádzajú v tesnej blízkosti trate v Čadci v sžkm 274,9 – 275,5 a v sžkm 279,2 – 279,9. Okrem týchto dvoch aktívnych zosuvov sa pozdĺž telesa železničnej trate nachádzajú aj viaceré potenciálne zosuvné svahy od Krásna nad Kysucou až po Horelicu. V dotknutom území bude preto stavebné práce nevyhnutné realizovať tak, aby prípadné zásahy do svahov boli minimalizované, resp. bude potrebné dbať na ochranu železničného telesa pred prípadnou aktivizáciou svahových pohybov.
V ďalšej fáze prípravy navrhovanej činnosti bude zrealizovaný podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum so zreteľom na geotechnické parametre hornín a zemín, preverenie hydrogeologických pomerov územia, identifikáciu svahových pohybov a posúdenie stability svahov a zárezov. Prieskum bude slúžiť ako podklad pre návrhy zakladania nových stavebných objektov, najmä nových mostných objektov, pre návrh úprav zárubných a oporných múrov, a tiež pre prípadné návrhy efektívnych opatrení na elimináciu rizika vzniku svahových deformácií počas výkonu stavebných prác aj počas prevádzky na železničnej trati. V prípade potreby bude navrhnutá tiež stabilizácia rizikových svahov v bezprostrednej blízkosti telesa trate.
Do priestoru ŽST Čadca zasahuje potvrdená environmentálna záťaž Rušňové depo Cargo a.s., kde bola potvrdená prítomnosť znečistenej zeminy a podzemných vôd. V prípade zásahu do plôch environmentálnej záťaže pri realizácii navrhovanej komplexnej prestavby koľajiska stanice, resp. v prípade zistenia znečistenej zeminy alebo znečistených podzemných vôd na plochách stavby, budú prijaté potrebné opatrenia pre elimináciu znečistenia a zamedzenie jeho ďalšieho šírenia.
Rizikom vo fáze výstavby navrhovanej činnosti je možný vznik havarijnej situácie na stavenisku spojený s únikom znečisťujúcich látok, ktoré môžu horninové prostredie kontaminovať. Pre elimináciu rizík vzniku mimoriadnych udalostí a havárií budú zhotoviteľom stavby prijaté vhodné technické, technologické a organizačné opatrenia.
Niektoré stavebné práce môžu prenosom vibrácií ovplyvniť statiku priľahlej zástavby. V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov budú navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia (napr. podchytávanie budov, zosilňovanie základov a i.).
Železničná trať v dotknutom území nie je novým prvkom, realizáciou navrhovaných prác dôjde predovšetkým k zmene technického vybavenia trate, a len lokálne k vkladaniu nových stavebných objektov. Vplyv navrhovanej činnosti na geomorfologické pomery dotknutého územia nebol identifikovaný.
Železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru,

KÓPIA

chráneného ložiskového územia ani do významnej geologickej lokality.
Železničná trať nebude po modernizácii počas svojej bežnej prevádzky zdrojom negatívnych vplyvov na geodynamické javy, geomorfologické pomery ani na horninové prostredie. Dynamické namáhanie otrasmi zo železničnej prevádzky pôsobí na horninové prostredie nepriaznivo, ale pri požadovanom zhutnení násypov a dodržaní technologickej disciplíny nehrozí ich sadanie s následnými negatívnymi vplyvmi na železničné teleso. Existujúce riziko úniku znečisťujúcich látok pri dopravných nehodách a mimoriadnych udalostiach je minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov (pri bežnej prevádzke bez vplyvu, resp. nevýznamný nepriamy negatívny vplyv).
Vplyvy na pôdu
Stavba bude realizovaná v čo najväčšej miere na železničných pozemkoch. Najvýraznejší záber pôdy mimo pozemky ŽSR bude vyvolaný v mieste navrhovanej preložky trate za Krásnom nad Kysucou v nžkm 270,150 – 270,900, kde dôjde k smerovému posunu telesa trate o 17,8 m a pri výstavbe novej železničnej zastávky v Krásne nad Kysucou (TIOP) vrátane výstavby súvisiacej dopravnej infraštruktúry. Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada zábery poľnohospodárskej a pravdepodobne aj lesnej pôdy. V niektorých úsekoch trať prechádza ochranným pásmom lesa (územie do vzdialenosti 50 m od hranice lesného pozemku).
Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na pôdy dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami, najmä dodržiavaním určených plôch trvalých a dočasných záberov pôd, vykonávaním pravidelných kontrol technického stavu stavebných a dopravných prostriedkov, dôsledným dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami a vrátením dočasne využívaných plôch po skončení prác do pôvodného stavu.
Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery
Počas výstavby bude zvýšené lokálne znečistenie ovzdušia na stavenisku a v jeho bezprostrednom okolí. Uvedené vplyvy budú prevažne lokálneho charakteru a budú krátkodobé (obmedzené na obdobie trvania stavebných prác). Prejazdy vlakových súprav budú aj naďalej zdrojmi prašnosti, ktorá sa prejaví v okolí trate do vzdialenosti cca 50 - 70 m. Ide o mierne negatívny vplyv, ktorý realizácia navrhovanej činnosti v zásade nezmení, vyvolá len lokálne zmeny v jeho dosahu v dvoch miestach preložiek trate. Zároveň sa predpokladaným navýšením dopravných intenzít jeho pôsobenie o niečo zvýrazní. Pôjde však o nevýznamný vplyv. Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové náhradné zdroje elektrickej energie, ktoré budú kategorizované ako nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia. Osadené budú tiež nové klimatizačné zariadenia zabezpečujúce stálu prevádzkovú teplotu vybraných technológií, t. j. nové zariadenia obsahujúce F-plyny. Pre tieto zdroje bude potrebné postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany ovzdušia. Súčasťou navrhovanej činnosti budú aj vegetačné úpravy, ktoré prispejú k zníženiu potenciálnej veternej erózie dotknutých svahov železničného násypu a ďalších stavbou dotknutých plôch, a ktorými sa zníži potenciálna prašnosť v prostredí. Vegetačné úpravy zlepšia mikrohygienické pomery dotknutého územia zachytávaním drobných prachových častíc.
Vplyvy na vody
Navrhovaná činnosť vyvolá zásahy do viacerých vodných tokov, ktoré železničná trať prekonáva v súčasnom alebo navrhovanom trasovaní v rozsahu nevyhnutných rekonštrukcií a prestavieb existujúcich mostných objektov a výstavby nových mostov. Zásahy do dotknutých vodných tokov budú spočívať najmä v odstránení brehovej a náletovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu, t. j. v mieste otvorených korýt pod mostnými objektmi a v krátkych nadväzujúcich úsekoch pred a za mostami. Taktiež budú pozostávať z odstránenia prítomných naplavenín v korytách tokov v mieste realizácie prác a z úpravy a spevnenia dna a brehov v tých miestach, kde to bude potrebné z hľadiska bezpečnosti samotnej stavby. Rovnako budú potrebné úpravy vodných tokov nižšieho rádu a korýt občasných vodných tokov, ktoré trať prekonáva pomocou priepustov. Ojedinele môže byť potrebné pri prestavbách mostov umiestniť do preklenovaných tokov nové mostné piliere. Toto riešenie bude využité len v prípade nemožnosti iného technického riešenia. Počas realizácie stavebných prác v blízkosti vodných tokov alebo v ich korytách môže dôjsť k dočasnému zakaľovaniu vody v tokoch a k prerušeniu ich pozdĺžnej kontinuity dočasným prehradením časti korýt alebo inými dočasnými pomocnými konštrukciami v korytách. Takéto zásahy budú realizované len krátkodobo a rozsah ich použitia bude minimalizovaný len na nevyhnutnú dobu trvania prác. Stavebné práce spojené s prípadným výrubom alebo poškodením brehových porastov môžu tiež vyvolať dočasné, ale i trvalé hydromorfologické zmeny korýt tokov. Negatívne dôsledky tejto činnosti budú zmiernené následnou realizáciou vegetačných úprav. Vo všeobecnosti vplyvy realizácie navrhovanej činnosti na dotknuté vodné toky možno označiť za negatívne, avšak ich trvanie by malo mať prevažne len dočasný charakter. Významnejšie vplyvy budú generované

KÓPIA

výstavbou nových mostov cez vodné toky (nový most v nžkm 270,660 cez bezmenný potok na preložke trate a nový cestný most ku zast. Krásno nad Kysucou (TIOP) cez koryto rieky Kysuca v nžkm 271,239 pod jej sútokom s riekou Bystrica) a rekonštrukciou existujúcich mostov ponad vodné toky Kysuca (most v nžkm 278,976) a Čadečanka (most v nžkm 281,066). V prípade oboch nových mostov sa neuvažuje s výstavbou pilierov v korytách tokov, nevyhnutné budú zásahy v polohách umiestnenia mostných opôr na brehoch tokov, prípadne dočasné zásahy počas stavebných prác pre potreby umiestnenia, resp. výstavby mostných konštrukcií. V prípade rekonštrukcie mosta cez rieku Kysuca v nžkm 278,976 nie je v aktuálnom stave poznania ešte zrejmý rozsah zásahov, t. j. nie je možné vylúčiť zásahy do existujúcej spodnej stavby mosta a prípadnú potrebu výstavby nového mostného piliera vo vodnom toku. V prípade rekonštrukcie mosta cez potok Čadečanka v nžkm 281,066 rovnako nie je možné bližšie špecifikovať v súčasnom stave poznania rozsah zásahov, avšak vzhľadom na šírku koryta toku a parametre súčasnej mostnej konštrukcie sa nepredpokladá potreba nových zásahov do koryta. V oboch prípadoch bude umiestenie mostných pilierov do vodných tokov riešené len v prípade nevyhnutnosti ich realizácie z hľadiska stavebnotechnického riešenia samotného mostného telesa.Navrhovaná preložka trate v nžkm 270,150 – 270,900 priblíži teleso trate k toku rieky Kysuca, avšak s priamymi zásahmi do koryta rieky sa v aktuálnom stupni poznania neuvažuje. Preložka trate si vyžiada výstavbu nového mosta cca v nžkm 270,607 a výstavbu nového oporného múru zo strany od toku, ktorý podchytí teleso trate a zároveň zníži potrebný rozsah záberov pôdy pre jej trasovanie. Navrhovaná činnosť prechádza pásmom hygienickej ochrany II. stupňa vodného zdroja Krásno nad Kysucou približne v žkm 271,8 – 275,5 a zároveň prechádza CHVO Beskydy a Javorníky. V prípade hlbinného zakladania nových, alebo komplexne prebudovávaných mostných objektov (v prípade ich nevyhovujúceho stavebnotechnického stavu) v prostredí vysokej hladiny podzemnej vody môže dôjsť k zmenám hladiny podzemnej vody a smeru jej prúdenia, príp. k dočasným zmenám jej kvality. Uvedené bude zohľadnené pri technickom návrhu realizácie mostných objektov v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti. V úsekoch vedenia trate v zárezoch budú vytvorené zárubné múry predstavovať prekážku pre presakujúce podzemné vody. Odvádzanie presakujúcich vôd bude predmetom riešenia daných technických objektov. Na odvádzanie priesakových vôd z rubu zárubných múrov bude v ich konštrukcii zriadená geokompozitná vrstva a nad múrmi bude zriadený odvodňovací rigol požadovanej kapacity. Uvedené vplyvy možno označiť na nevýznamné.

Počas výkonu stavebných prác je rizikom možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej a podzemnej vody v dôsledku havárie stavebných mechanizmov. Riziko je významnejšie v prípade prác prebiehajúcich v blízkosti povrchových vodných tokov. Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody dotknutého územia budú znížené prijatými opatreniami, najmä udržiavaním dopravných prostriedkov a stavebnej mechanizácie vo vyhovujúcom technickom stave z hľadiska možných únikov znečisťujúcich látok, vykonávaním zemných prác len v nevyhnutnom rozsahu s minimalizáciou zásahov do povrchových a podzemných vôd, vykonávaním čistenia a údržby stavebných strojov len v rámci stavebných dvorov na spevnených plochách opatrených proti úniku znečisťujúcich látok, vylúčením skladovania znečisťujúcich látok a ľahko odplaviteľného materiálu v blízkosti vodných tokov, vylúčením zriaďovania stavebných dvorov v blízkosti vodných tokov, zabezpečením staveniska prostriedkami na likvidáciu havárie s únikom znečisťujúcich látok, dodržiavaním bezpečnostných opatrení vrátane určených postupov v prípade vzniku neštandardného prevádzkového stavu.

Vplyvy navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia hodnotíme vzhľadom na vyvolané početné zásahy do korýt dotknutých vodných tokov ako významné.

Navrhovaná činnosť zasahuje dva útvary povrchových vôd: SKV0032 (Kysuca) a SKV0262 (Čadečanka). Navrhovaná činnosť vyvolá v miestach križovania trate s vodnými tokmi pri rekonštrukcii, prestavbe alebo výstavbe mostov potrebu úprav brehov dotknutých tokov formou ich spevnenia, príp. môže vyvolať zmenu priečneho profilu v korytách tokov v prípade výstavby nových mostov alebo menšie hydrologické zmeny vypúšťaním povrchových vôd do vodných tokov. Počas stavebných prác pri úpravách a spevnení brehov tokov a úpravách ich dna v priestore pod mostami môže dôjsť tiež k lokálnej zmene ich prietokového profilu. Prípadné odčerpávanie podzemnej vody počas výkonu prác ani dočasné zakalenie vody nevyvolá trvalé zmeny. Po ukončení stavebných prác a úprave brehov do pôvodného, resp. navrhovaného stavu nedôjde k ovplyvňovaniu povrchových vodných útvarov a nebudú vyvolané hydrologické zmeny zvedením vôd z povrchového odtoku z mostných objektov vzhľadom na minimálny prietok.

Pri útvaroch podzemných vôd SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a podtatranskej skupiny oblasti povodia Váh a SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych

KÓPIA

náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti povodia Váh sú významné najmä vyvolané zmeny hladiny podzemnej vody, príp. zmeny bilančných stavov. V spojitosti s navrhovanou činnosťou sú dôležité najmä podpovrchové práce na objektoch, ktoré si budú vyžadovať hlbinné zakladanie (mostné objekty v prípade novostavieb a komplexných prestavieb, príp. geotechnické konštrukcie) a súvisiace terénne práce (násypy, zárezy). Počas výkonu stavebných prác budú zmeny hladiny podzemnej vody dočasné, vyvolané budú predovšetkým čerpaním podzemnej vody v stavebných jamách. Počas prevádzky navrhovanej činnosti bude mať zrážková voda z povrchového odtoku odvádzaná do vsaku a na priľahlý terén len minimálny vplyv na množstvo infiltrovaných zrážok vo vodných útvaroch a na ich hladinový režim, nakoľko trať nie je v území novým prvkom.
Samotná železničná trať je prevažným vedením na násype vyvýšená oproti okolitému terénu, a teda v prípade vyliatia vody z koryta tokov nie je zaplavovaná. Potenciálne ohrozenie dotknutého územia povodňovou situáciou bolo podľa dostupných údajov identifikované v predmetnom úseku trate vedenej medzi Krásnom nad Kysucou a Čadcou. Exponovaným úsekom trate je hlavne úsek súčasného trasovania trate Krásno nad Kysucou – Čadca vedúci pozdĺž rieky Kysuca. V úseku Krásno nad Kysucou – Čadca a v ŽST Čadca boli vyčlenené viaceré oblasti, v ktorých hrozí riziko vzniku povodňových situácií. Riziko vzniku povodňovej situácie bude zohľadnené pri konštrukčnom návrhu železničného telesa a pri návrhoch prestavby a rekonštrukcie dotknutých mostných objektov, resp. pri návrhu nových mostov, pri ktorých bude zohľadnená potreba prevedenia návrhového prietoku zodpovedajúceho 100-ročnej vode s príslušnou rezervou podľa platných noriem.
Pre minimalizáciu rizika vzniku povodňovej udalosti počas realizácie stavebných prác bude potrebné, aby Zhotoviteľ stavby vypracoval pred zahájením stavebných prác Povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami a prijal potrebné opatrenia.
Priame vplyvy navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia počas jej prevádzky neboli identifikované.
Vplyvy na faunu, flóru a biotopy
Na väčšine úseku pôjde o modernizáciu železničnej trate v pôvodnej polohe, kedy budú najvýznamnejšie zásahy do zelene na železničnom telese a v jeho bezprostrednom okolí pre umožnenie vybudovania nového železničného zvršku a spodku a pre rekonštrukciu súvisiacich objektov a technických zariadení, resp. pre umožnenie prístupu stavebných mechanizmov a vykonávanie samotných stavebných prác. V dvoch lokalitách preloženia železničnej trate do novej polohy a v miestach umiestnenia nových stavebných objektov (vrátane novej železničnej zastávky Krásno nad Kysucou so súvisiacou infraštruktúrou) bude súčasný vegetačný kryt úplne odstránený. Zasiahnuté budú aj brehové porasty pozdĺž dotknutých riek a potokov v priestoroch priamo nadväzujúcich na mostné objekty, ktoré budú v rámci navrhovanej činnosti rekonštruované alebo prebudovávané, resp. v miestach výstavby nových mostov.
V niektorých úsekoch si stavebné práce vyžiadajú výrub nelesnej drevinovej vegetácie. Zásahy budú vyvolané nielen do plôch výskytu nelesnej drevinovej vegetácie v obvode, resp. v ochrannom pásme dráhy, ale lokálne tiež do plôch nelesnej drevinovej vegetácie v miestach nového trasovania trate a v miestach budovania nových stavebných objektov vrátane dopravnej infraštruktúry pre novú železničnú zastávku (TIOP) Krásno nad Kysucou. Inventarizácia drevín bude vypracovaná v ďalšom kroku prípravy navrhovanej činnosti na podklade podrobného technického návrhu. Pri výrube sa bude postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi, výruby budú zrealizované len na základe povolení príslušných orgánov štátnej správy.
Odstránením súčasného vegetačné krytu vrátane výrubov drevín dôjde k úbytku zelene v riešenom území a k úbytku biotopov a úkrytov vhodných pre niektoré druhy živočíchov. Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti bude súčasné odstránenie nepôvodných inváznych druhov rastlín prítomných na plochách zasiahnutých stavbou. Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada trvalé a dočasné zábery rôznych typov biotopov dotknutého územia, prevažne však biotopov antropogénne pretvorených alebo antropogénne vytvorených. V menšej miere dôjde aj k zásahom do biotopov vyššieho významu z hľadiska ochrany prírody a biodiverzity, ktoré sa nachádzajú na plochách blízkych dotknutej železničnej trati, resp. v miestach polohy nových stavebných objektov. Najvýraznejší záber nových plôch bude spojený s realizáciou navrhovaných preložiek trate, so zriadením novej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou a súvisiacej cestnej infraštruktúry a s výstavbou nových mostov a ďalších menších stavebných objektov. V súčasnom stave poznania možno za najvýznamnejšie označiť zásahy do biotopov spadajúcich do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou realizáciou preložky trate na začiatku úseku v nžkm 270,150 – 270,900 a výstavbou novej cestnej infraštruktúry pre TIOP Krásno nad Kysucou v nžkm 271,0 – 271,3. Pre preverenie prítomnosti biotopov národného a európskeho významu na plochách dotknutých stavbou momentálne prebieha v území prieskum, na základe

KÓPIA

ktorého bude možné podrobnejšie vyhodnotiť vplyvy navrhovanej činnosti na biotu riešeného územia.
Rekonštrukcia mostov križujúcich vodné toky, resp. výstavba nových mostných objektov ponad vodné toky bude zdrojom dočasných nepriaznivých vplyvov na prítomné vodné živočíchy v prípade potreby priamych zásahov do tokov a ich korýt. Výstavba navrhovanej činnosti bude spojená tiež so zvýšenou prašnosťou a hlukom v dôsledku vykonávania stavebných prác, dočasne nepriaznivo ovplyvní lokálne druhy živočíchov vyskytujúce sa v blízkosti stavby predovšetkým v oblastiach mimo zastavaného územia dotknutých obcí. Rizikom je tiež priama mortalita drobných, málo pohyblivých živočíšnych druhov strojnými mechanizmami a staveniskovou dopravou. Ide o vplyvy krátkodobé, mierne negatívne.
Počas výkonu stavebných prác je rizikom tiež poškodenie vegetácie a biotopov nachádzajúcich sa v blízkosti plôch stavby. Toto riziko bude minimalizované vhodne zvolenou organizáciou práce, vymedzením plôch dočasného a trvalého záberu v teréne a ich dôsledným rešpektovaním a dodržiavaním prijatých organizačných opatrení. Dočasne potrebné plochy budú po skončení stavebných prác navrátené do pôvodného stavu.
Realizáciou stavebných prác môže dôjsť tiež k neúmyselnému vnášaniu nepôvodných, príp. inváznych druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia. Uvedené riziko bude minimalizované zamedzením nadbytočného presúvania zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia inváznych druhov.
Vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na biotu dotknutého územia možno vzhľadom na charakter dotknutého prostredia a očakávané zásahy stavebných prác hodnotiť ako významné. Železničná trať predstavuje počas bežnej prevádzky zdroj neúmyselného šírenia nepôvodných a inváznych druhov rastlín do jej okolia. Pre zmiernenie možnosti ich šírenia a uchytenia budú prijaté príslušné opatrenia, predovšetkým dočasne narušené plochy budú prinavrátené do pôvodného stavu a stavebne nevyužité plochy budú zatrávnené, resp. opatrené vegetačnými úpravami. Dotknutý úsek trate leží približne v nžkm 273,2 – 274,8 v trase terestrického biokoridoru RBk II (RÚSES okres Čadca, 2013, SAŽP). Železničná trať bude aj po realizácii navrhovanej činnosti naďalej predstavovať líniovú bariéru pre migráciu terestrických živočíšnych druhov. Keďže však ide o modernizáciu v existujúcom železničnom telese a v území sú prítomné viaceré ďalšie významní migračné bariéry (predovšetkým zastavané plochy obce Oščadnica, samotný tok rieky Kysuca, cestné komunikácie vrátane cesty I/11), nepôjde o zásadné ovplyvnenie súčasných možností migrácie zveri v predmetnom území. Zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných max. 100 km/hod na max. 120 km/hod bude realizované prevažne vykonanými opatreniami v súčasnom telese trate, krátka preložka trate na začiatku riešeného úseku v nžkm 270,150 – 270,900 nevyvolá významné terénne ani technické úpravy územia, ktoré by mali zásadný vplyv na súčasné možnosti migrácie zveri. V dôsledku zvýšenia traťovej rýchlosti a očakávaného navýšenia intenzity výpravy spojov v budúcnosti sa bariérový efekt trate o niečo zvýrazní. Rekonštrukcie prítomných mostov a priepustov budú realizované tak, aby bola zachovaná, resp. podporená ich funkcia migračných prvkov v danom území.
Na viacerých úsekoch trať premosťuje hydrické biokoridory. Mostné objekty ponad vodné toky predstavujú trvalé svetelné bariéry pre vodné biotopy a prítomné vodné druhy. Keďže modernizácia trate bude realizované z prevažnej časti v pôvodnom telese, v súčasnosti pôsobiace vplyvy sa nebudú realizáciou navrhovanej činnosti meniť. Zmena podmienok prostredia bude vyvolaná v prípade výstavby nových mostných objektov ponad vodné toky, konkrétne železničného mosta v nžkm 270,660 na preložke trate ponad bezmenný vodný tok a hlavne cestného mosta v nžkm 271,239 cez rieku Kysuca ako prístupu na novú železničnú zastávku TIOP Krásno nad Kysucou. Nové mosty budú novými trvalými svetelnými bariérami pre biotopy v miestach ich situovania a pre prítomné vodné druhy. Vyvolaná zmena svetelných podmienok v priestore pod mostami môže spôsobiť lokálne zmeny v prítomných rastlinných spoločenstvách. Pôjde o mierne negatívne vplyvy lokálneho pôsobenia. Navrhované protihlukové steny budú potenciálnou novou bariérou pre lokálnu avifaunu. Pri technickom návrhu protihlukových stien bude preto prihliadané aj na ich vizuálne prevedenie najmä v prípade umiestňovania protihlukových stien v blízkosti vodných tokov. S otázkou prítomnosti nadzemných vedení vysokého napätia súvisí problematika usmrcovania vtákov v kolízii s trakčným vedením. Podľa § 4 ods. 4 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto buduje alebo plánovane rekonštruuje nadzemné elektrické vedenie povinný použiť také technické riešenie, ktoré bráni usmrcovaniu vtákov. V dotknutom úseku sa už dnes nachádza trakčné vedenie, ktoré však bude v celom rozsahu nahradené novým. 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

KÓPIA

bleskoistky), sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu.

Vplyvy na krajinu

Zmeny krajinnej štruktúry budú vyvolané vnášaním nových antropogénnych krajinných prvkov do územia a zmenou funkčného využitia niektorých stavbou dotknutých plôch. Modernizácia železnice v pôvodnej trase trate nevyvolá priame vplyvy na krajinnú štruktúru dotknutého územia, keďže nedôjde k zmene charakteru existujúcich krajinných prvkov ani k zmene funkčného využitia dotknutých plôch. Naopak, realizáciou navrhovaných prác dôjde k zlepšeniu kvalitatívneho stavu existujúcich prvkov.

Vplyvy na ekologickú stabilitu krajiny a územný systém ekologickej stability

Počas realizácie stavebných prác dôjde k dočasnému zníženiu kvality prostredia dotknutého územia a k nepriaznivému ovplyvneniu ekologickej stability krajiny na priamo i nepriamo dotknutých plochách samotným výkonom prác strojnými mechanizmami a vyvolanými zásahmi pohybom stavebných strojov, staveniskovej dopravy a zriaďovaním stavebných dvorov a manipulačných plôch.Na ekologickú stabilitu dotknutého územia bude po dokončení stavebných prác negatívne vplývať navýšenie prítomných technických prvkov (nové teleso trate v miestach preložiek, nové mosty, nová železničná zastávka, a pod.), nevyhnutné výruby drevín a odstránenie súčasného vegetačného krytu na plochách trvalých záberov. Navýšením počtu antropogénnych krajinných prvkov navrhovaná činnosť prispeje k miernemu zníženiu súčasnej ekologickej stability dotknutého územia, keďže táto vychádza z pomeru zastúpenia prírodných a antropogénnych prvkov. Pozitívne bude ekologická stabilita riešeného územia ovplyvnená inštaláciou moderných technických prvkov, ktoré prispejú k zníženiu v súčasnosti pôsobiacich vplyvov na okolité prostredie (regulácia odvádzania vôd z povrchového odtoku, zníženie hluku a vibrácií pri prejazdoch koľajových vozidiel, a pod.). Navrhované vegetačné úpravy v rozsahu zatrávnenia železničného násypu a úpravy ostatných stavbou dotknutých plôch podporia začlenenie navrhovanej činnosti do územia, zvýšia celkovú estetiku dotknutých lokalít a v prípade realizácie výsadby drevín aj čiastočne vykompenzujú vyvolané zásahy do súčasnej zelene. Navrhovaná činnosť priamo zasahuje prvky územného systému ekologickej stability NRBk II a RBk II (RÚSES okresu Čadca, 2013, SAŽP):

- V sžkm 278,964 (nžkm 278,976) sa na trati už dnes nachádza mostný objekt cez rieku Kysuca, ktorá je zaradená ako hydrický biokoridor NRBk II. V rámci modernizácie trate dôjde k rekonštrukcii tohto mosta, ktorej rozsah bude navrhnutý v ďalších krokoch prípravy navrhovanej činnosti na základe poznania jeho aktuálneho stavebno-technického stavu. V súčasnom stave poznania nemožno preto vylúčiť potrebu umiestnenia nového mostného piliera vo vodného toku, ktorý by predstavoval novú bariéru pre migrujúce hydrické a semiterestrické druhy. Stále by však bola zachovaná pozdĺžna spojitosť hydrického biokoridoru, keďže by nedošlo k úplnému, trvalému prehradeniu toku.
- Výstavba nového cestného mosta cez rieku Kysuca v nžkm 271,239 si nevyžiada potrebu umiestnenia pilierov do koryta vodného toku, rozpätie mosta bude približne 82 m. Mostné teleso bude konštruované tak, aby zachovávalo migračné funkcie samotnej rieky a jej litorálnych častí.
- V nžkm 273,2 – 274,8 prechádza trať cez regionálny biokoridor RBk II., ktorý zabezpečuje konektivitu viacerých biocentier prevažne lesných a lúčnych ekosystémov a umožňuje migráciu terestrických živočíchov. V tomto úseku bude modernizácia trate riešená v súčasnom telese železnice, jej súčasné bariérové pôsobenie sa realizáciou navrhovanej činnosti nezmení.

Viaceré ďalšie prvky ÚSES sa nachádzajú v okolí dotknutého traťového úseku, avšak navrhovaná činnosť ich nezasiahne.

Vplyvy na obyvateľstvo

Hlavné rušivé vplyvy na dotknuté obyvateľstvo budú spojené s fázou výstavby navrhovanej činnosti. Vykonávaním stavebných prác bude dočasne bude znížená kvalita života miestnych obyvateľov, a to predovšetkým v dôsledku nárastu prašnosti a hluku v lokalitách stavby a ich blízkom okolí, nárastom intenzity nákladnej dopravy a súvisiacimi dopravnými obmedzeniami. Nevyhnutné budú tiež úplné dopravné výluky na trati a pri riešení dotknutých železničných priecestí tiež obmedzenia cestnej dopravy. Následkom bude znížená priepustnosť dopravných línií a dočasné predĺženie jazdných časov. Intenzita a plošný rozsah vplyvov výstavby budú závisieť od počtu a druhu nasadených mechanizmov, resp. od rozsahu a druhu vykonávaných stavebných prác. Vplyvy výstavby na miestne obyvateľstvo možno hodnotiť ako negatívne, mierne významné, nakoľko pôjde o vplyvy krátkodobého charakteru.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické lokality

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje žiadne kultúrne a historické pamiatky.

Vplyvy na priemysel

KÓPIA

Pozitívny prínos pre oblasť stavebníctva bude mať etapa výstavby, s ktorou súvisí aj dočasné zvýšenie pracovných miest v tomto odvetví.
Modernizácia železničnej trate priamo nezasahuje do žiadnych priemyselných areálov. Zmeny usporiadania koľajiska v ŽST Čadca nevyvolajú zrušenie železničných prepojení (vlečiek) miestnych priemyselných závodov, všetky existujúce železničné vlečky budú zachované.
Zrýchlením prepravy tovarov odstránením súčasných traťových obmedzení realizácia navrhovanej činnosti zvýši prepravnú kapacitu a skráti prepravnú dobu, čo bude priaznivo vplývať na chod a rozvoj priemyslu a služieb v dotknutom území.
Vplyvy na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo
Negatívnym vplyvom modernizácie železničnej trate na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo môžu byť vyvolané dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskych a lesných pozemkov, t. j. ich úbytok v území. Celkový rozsah záberov pôdy bude upresnený v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti.
Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadne poľnohospodárske družstvo.
Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch
Modernizácia trate zvýši komfort, kvalitu a plynulosť cestovania železničnou dopravou a skráti prepravný čas. Tieto faktory sú predpokladom nárastu záujmu o využívanie tohto typu dopravy aj zo strany verejnosti cestujúcej za účelom rekreácie.
Vplyvy na dopravu
Hlavným účelom modernizácie železničnej trate je zlepšenie stavebnotechnického stavu zariadení železničnej infraštruktúry a skvalitnenie železničnej prevádzky v celom riešenom traťovom úseku Čadca – Krásno nad Kysucou.
Vplyvy na technickú infraštruktúru
Navrhovaná technická infraštruktúra kvalitatívne zvýši vybavenosť železničnej trate hodnoteného úseku inštaláciou moderných zabezpečovacích zariadení, novej traťovej kabelizácie, technologických objektov, a i. Prispeje tiež k zvýšeniu kvality cestovania verejnosti inštaláciou informačných a oznamovacích zariadení na zastávkach a na stanici, a tiež k zvýšeniu bezpečnosti v objektoch na trati zavedením systémov elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia.
V rámci navrhovanej činnosti dôjde ku komplexnému prerieseniu odvodnenia koľajiska ŽST Čadca. Dnešné odvádzanie vôd trativodom cez prečerpávaciu stanicu do kanalizačnej siete s prepadom do rieky Kysuca bude nahradené vybudovaním novej trativodnej sústavy so zaústením do vsakovacích objektov alebo do toku Kysuce bez napojenia na kanalizačnú sieť. Takto navrhnuté riešenie odvodnenia stanice prispeje nielen ku snahe zadržať zrážkovú vodu v mieste jej dopadu pre zamedzenie vysušovaniu krajiny dotknutého územia v dôsledku prebiehajúcej zmeny klímy. Jeho prínosom je tiež zníženie zaťaženia stokovej siete spoločnosti SEVAK a tiež výrazná finančná úspora a strane navrhovateľa.
Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada preložky viacerých inžinierskych sietí, ktoré dotknutú trať križujú alebo by mohli byť stavebnými prácami zasiahnuté. Dotknuté inžinierske siete budú preložené do inej trasy, príp. zabezpečené mechanickou ochranou pomocou chráničiek. Súčasne bude zabezpečené napojenie všetkých existujúcich aj novovybudovaných zariadení.
V súčasnosti je v predmetnom úseku existujúca jednosmerná trakcia elektrifikovanej železničnej trate s parametrom 3 kV. Vedľajším efektom prevádzkovania takejto trakcie je vznik bludných prúdov v zemi v blízkosti trakcie, ktoré pôsobia veľmi agresívne na kovové inžinierske siete a spôsobujú ich rýchlu koróziu. Vďaka zmene jednosmernej trakcie na striedavú trakciu s parametrom 25 kV sa odstráni súčasný problém bludných prúdov, čím sa ušetria prostriedky vynakladané na opravy sietí a výmeny kovových inžinierskych sietí za plastové. Vyššie napätie v sieti zároveň zabezpečí menšie straty pri prenose elektrickej energie.

4. Hodnotenie zdravotných rizík

Etapa výstavby navrhovanej činnosti bude spojená so zvýšenou hladinou hluku a prašnosti v blízkosti miesta realizácie prác na železničnom telese a súvisiacich stavebných objektoch, ktoré narušia celkovú pohodu obyvateľstva prítomného v bezprostrednom okolí staveniska. Hlavnými zdrojmi hluku budú stavebné mechanizmy realizujúce búracie, výkopové a zemné práce a prejazdy nákladných automobilov s materiálmi, surovinami a vyprodukovanými odpadmi.
Počas výstavby v dotknutom území dôjde tiež k zvýšeniu hladín vibrácií v dôsledku vykonávania stavebných prác, podbíjania koľajového lôžka, zakladania objektov, zhutňovania konštrukčných vrstiev vozoviek, recyklácie materiálov, drvenia stavebného odpadu a pod.
Vyvolané nepriaznivé ovplyvnenie však bude krátkodobé s trvaním len počas samotnej realizácie stavebných

KÓPIA

prác, obmedzené predovšetkým na stavenisko a jeho okolie, resp. na okolie prístupových komunikácií. Hlavnými zdrojmi vibrácií budú aj naďalej prejazdy vlakových súprav a manipulácia so súpravami v priestoroch staníc formou ich posunov a nakládky materiálov. V bezprostrednej blízkosti trate sa zároveň podložím môžu prenášať vibrácie, ktoré cez konštrukcie stavieb môžu pôsobiť priamo na obyvateľstvo a narúšať najmä ich nočnú pohodu.

5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na biodiverzitu a chránené územia

Navrhovaná činnosť sa z väčšej časti nachádza v 1. (všeobecnom) stupni ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Navrhovaná činnosť priamo zasiahne do SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou, a to na začiatku riešeného úseku:

- preložkou trate v nžkm 270,150 – 270,900, ktorá trať priblíži k toku rieky Kysuca (v mieste preložky bude potrebné vybudovať tiež nový most cez bezmenný potok v nžkm 270,607 a tiež nový oporný múr zo strany od rieky Kysuca),
- výstavbou dopravnej infraštruktúry pre nový zastávku (TIOP) Krásno nad Kysucou v nžkm 271,0 - 271,3, konkrétne novým cestným mostom v nžkm 271,239 cez rieku Kysuca, novou cestnou komunikáciou a novými dopravnými plochami umožňujúcimi obslužnosť danej zastávky (parkovisko, zastávka MHD, obratisko a prístupový chodník). Predmetom ochrany ÚEV sú druhy európskeho významu kunka žltobruchá (Bombina variegata), vydra riečna (Lutra lutra), hlavátka podunajská (Hucho hucho), hlaváč bieloplutvý (Cottus gobio), pĺž zlatistý (vrchovský) (Sabanejewia aurata) a biotopy 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa a 91E0 Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy. Na plochách ÚEV platí 2. stupeň ochrany.

Preložka trate v nžkm 270,150 – 270,900 na začiatku riešeného úseku vyvolá posun trate smerom bližšie k toku rieky. Preložka trate si vyžiada priame zásahy do sprievodnej brehovej vegetácie toku, koryto rieky nebude zasiahnuté, teleso trate bude pre zníženie nevyhnutných záberov podopreté oporný múrom. Nová dopravná infraštruktúra pre TIOP Krásno nad Kysucou vyvolá priame zásahy do prítomných biotopov nadväzujúcich na vodný tok vrátane biotopov európskeho významu - brehových porastov tvorených lužnými lesmi (Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy, *91E0) a vlhkomilných vysokobylinných spoločenstiev lemujúcich vodný tok (Br6 Brehové porasty deväťsilov, 6430). Pri výstavbe nového cestného mosta v nžkm 271,239 budú mostné piliere umiestňované výhradne mimo koryta rieky Kysuca, aby boli minimalizované vplyvy na laterálnu alebo longitudinálnu konektivitu samotného toku. Zásahy do koryta toku pre potrebu umiestnenia a výstavby mostných konštrukcií nie je v aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti možné vylúčiť.

V súčasnom stave poznania ešte nie je možné plnohodnotne identifikovať rozsah vplyvov na dotknuté ÚEV. V zmysle § 28 ods. 5 zákona o ochrane prírody a krajiny bude pre navrhovanú činnosť v ďalšom stupni hodnotenia spracované Primerané hodnotenie vplyvov projektu na územia sústavy NATURA 2000.

Chránené vodohospodárske oblasti

Navrhovaná činnosť sa prechádza pásmom hygienickej ochrany II. stupňa vodného zdroja Krásno nad Kysucou približne v žkm 271,8 – 275,5. Navrhovaná činnosť prechádza CHVO Beskydy a Javorníky. Stavebné práce budú realizované ak, aby nedošlo k znehodnoteniu vodných zásob v dotknutej oblasti.

6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

Ako významné, nepriaznivé vplyvy fázy výstavby boli vyhodnotené vplyvy na pôdy, vody, biotu, chránené územia, dotknuté obyvateľstvo a na dopravnú a technickú infraštruktúru - dočasné zábery pôdy pre umiestnenie technológií a materiálov a surovín, prístupové trasy a trvalé zábery pôdy pre plánovanú úpravu smerového oblúka na začiatku trasy a umiestnenie nových stavebných prvkov; priame zásahy do korýt vodných tokov a brehovej vegetácie v miestach ich preklenovania mostnými objektmi; priame zásahy do súčasného vegetačného pokryvu a do viac či menej významných biotopov v dotknutom území; priame zásahy do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou; priame i nepriame obmedzovanie lokálneho obyvateľstva stavebnými prácami najmä dočasnými obmedzeniami železničnej dopravy, dočasnou zmenou organizácie cestnej, cyklistickej a pešej dopravy a tiež zvýšenou hlučnosťou a prašnosťou; dočasné odstávky niektorých sietí pri realizácii ich preložiek a pod.Ako významné vplyvy prevádzky navrhovanej činnosti boli vyhodnotené vplyvy na krajinný obraz dotknutého územia, biotu a chránené územia, miestne obyvateľstvo a na dopravnú infraštruktúru

7. Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice.

Navrhovaná činnosť nadväzuje na snahy SR vytvoriť fungujúci železničný systém s harmonizovanými

KÓPIA

kvalitatívnymi ukazovateľmi a so zvýšenou výkonnosťou. Skvalitnenie technických parametrov trate pri zohľadnení zvýšenia rýchlosti prepravy v úseku Čadca – Krásno nad Kysucou do 120 km/hod a zabezpečenia vyššej technickej vybavenosti dotknutého úseku výrazne prispeje k skvalitneniu železničnej prepravy v celom riešenom úseku a prispeje k jeho zapojeniu do medzinárodných koridorov železničných trás. Hodnotený úsek železničnej trate si po modernizácii zachová charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave aj medzinárodnej doprave.
Navrhovaná činnosť nebude generovať priame vplyvy, ktoré by presiahli štátne hranice Slovenskej republiky.

8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

Žiadne vyvolané súvislosti nie sú identifikované.

9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti.

K ďalším rizikám spojeným s realizáciou navrhovanej činnosti možno priradiť najmä nepredvídateľné udalosti, resp. udalosti s malou pravdepodobnosťou výskytu:
- poškodenie železničného zvršku, resp. poškodenie vlakovej súpravy,
- poškodenie zabezpečovacích a oznamovacích zariadení,
- kriminálna demontáž zariadenia železničnej trate,
- zlyhanie ľudského faktora s vážnymi následkami (toto je však zvýšenou automatizáciou zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia minimalizované),
- havária vlakovej súpravy s následným únikom nebezpečných látok do prostredia,
- extrémne pôsobenie rizikových klimatických javov nad rámec predikovaných hodnôt,
- zemetrasenie o intenzite, ktorá je schopná poškodiť konštrukciu železničného telesa,
- povodeň (všetky mosty budú vybudované alebo rekonštruované tak, aby bol umožnený prietok v prípade povodne so storočnou vodou),
- vznietenie prepravovaného nákladu,
-prenesenie požiaru zo susediacich objektov na objekty trate (z dopravných prostriedkov na priľahlých parkoviskách a komunikáciách, alebo z okolitých porastov),
- pád lietadla na trať a následná možná havária vlakovej súpravy a i.

Pre minimalizáciu možných rizík počas realizácie aj prevádzky činnosti budú stanovené vhodné preventívne opatrenia technologické, technické aj organizačné.

10. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi.

Pred realizáciou navrhovanej činnosti a všetkých súvisiacich stavebných objektov bude potrebné zabezpečiť súlad stavby vrátane všetkých objektov s aktuálne platnými územnoplánovacími dokumentáciami dotknutých obcí a vyšších územných celkov.

Podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov rezortný orgán, povoľujúci orgán, dotknutý orgán a dotknutá obec môžu doručiť príslušnému orgánu písomné stanoviská k zámeru navrhovanej činnosti do 21 dní od jeho doručenia; ak sa nedoručí písomné stanovisko v uvedenej lehote, tak sa stanovisko považuje za súhlasné. Verejnosť môže doručiť príslušnému orgánu písomné stanovisko k zámeru navrhovanej činnosti do 21 dní od zverejnenia zámeru na webovom sídle ministerstva alebo od zverejnenia oznámenia podľa § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov písomné stanovisko sa považuje za doručené, aj keď bolo v určenej lehote doručené dotknutej obci.

K zámeru navrhovanej činnosti boli podľa zákona o posudzovaní vplyvov doručené na OÚ Čadca nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvedené v skrátenom znení):

1. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Čadci listom (elektronické podanie) č.j.: RÚVZCA/OHŽPaZ/2278/11106/2023, zo dňa 13.11. 2023:
V zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov bolo predmetné podanie preštudované a zistené, že sa jedná o stavbu, ktorú tunajší regionálny úrad verejného zdravotníctva nie je príslušný posudzovať, jedná sa o prevádzkovanie a modernizáciu železničnej trate a s ňou súvisiace objekty resp. zariadenia.

KÓPIA

Na základe vyššie uvedeného Vám (Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, oddelenie oblastného hygienika Žilina), ako vecne a miestne príslušnému úradu v dotknutej veci, podanie Okresného úradu Čadca, postupujem na vybavenie.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

2. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, oddelenie oblastného hygienika Žilina listom (elektronické podanie) č.j.: 30644/2023/ÚVHR/100866, zo dňa 21.11. 2023:

Z hľadiska záujmov sledovaných orgánom na ochranu verejného zdravia v predloženej dokumentácii chýba riadne zhodnotenie aktuálnej akustickej situácie, resp. predikcia stavu po realizácii stavby a z nej vyplývajúci návrh opatrení na optimalizáciu hluku v predmetnej lokalite. Vyhodnotenie vplyvu hluku a vibrácií z posudzovanej činnosti je vykonané na základe poznatkov získaných pri realizácii obdobných stavieb, v teoretickej rovine, porovnaním stavu pred a po realizácii modernizácie trate v inom traťovom úseku.Nakoľko hluk patrí k zdraviu škodlivým fyzikálnym faktorom životného prostredia, ktorého dlhodobé a nadmerné pôsobenie predstavuje vážne riziko ohrozenia verejného zdravia, nie je možné vydať kladné stanovisko k posúdeniu predloženého zámeru. V záujme ochrany verejného zdravia v ďalšom stupni hodnotenia navrhovanej činnosti (aj v súlade s odporúčaním autorov dokumentácie) požadujeme vypracovať vibroakustickú štúdiu, ktorá vyhodnotí súčasnú akustickú situáciu v dotknutom území, predikuje akustickú situáciu po zrealizovaní navrhovanej činnosti a navrhne vhodné protihlukové opatrenia (najmä sekundárne a terciárne) pre zmiernenie negatívneho vplyvu železničnej prevádzky na hlukovú situáciu v dotknutom území. Po sprevádzkovaní predmetnej časti stavby bude MD SR požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení meraním hluku v životnom prostredí v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom prostredí. V prípade zistenia prekročených prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí bude prevádzkovateľ zaviazaný vykonať ďalšie/dodatočné protihlukové opatrenia.

Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutého orgánu a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

3. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Čadci, listom (elektronické podanie) č.j.: ORHZ-CA1-2023/001038-002, zo dňa 20.11. 2023:

V zmysle § 1 ods. 2 písm. f) bod 2 vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb v znení neskorších predpisov sa táto vyhláška nevzťahuje na inžinierske stavby – železničné dráhy, lanové dráhy a iné dráhy, t. j. nevypracováva sa riešenie protipožiarnej bezpečnosti stavby. Z tohto dôvodu príslušný orgán vykonávajúci štátny požiarny dozor nevydáva k takýmto stavbám stanoviská na účely územného, stavebného a kolaudačného konania.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

4. Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát, listom (elektronické podanie) č.j.: OU-ZA-OOP6-2023/065978-2/KOZ, zo dňa 28.11. 2023:

Tunajší úrad v tomto štádiu konania nevie posúdiť, či navrhovaná činnosť je v súlade s územnoplánovacími dokumentáciami Žilinského samosprávneho kraja, mesta Čadce a Krásna nad Kysucou z hľadiska navrhovaných záberov poľnohospodárskej pôdy.

V zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákona č. 220/2004 Z. z.“) poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné účely a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu (§12 - §17 zákona č. 220/2004 Z. z.).

Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutého orgánu a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

5. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor štátnej geologickej správy, listom (elektronické podanie) č.j.: 85080/2023, zo dňa 28.11. 2023:

1. Z hľadiska vplyvov na horninové prostredie je potrebné posúdiť, či je v prípade intenzívnej zrážkovej činnosti vhodnejšie realizácia vsakov alebo odvod do toku rieky Kysuca. Pri rešpektovaní miestnych

KÓPIA

vodozádržných opatrení za účelom „adaptácie prostredia na zmenu klímy“ navrhujeme skôr uprednostňovať odvodnenie do toku rieky Kysuca alebo trativodom voľne na povrch terénu a to z dôvodu prípadnej kontaminácie alebo vzdúvaniu podzemných vôd vodami z povrchového odtoku pri prevádzke železničnej dopravy. Konkrétne návrhy odvodňovacích a protizosuvných opatrení budú predmetom riešenia až v ďalšej fáze projekčnej činnosti. Spôsob zakladania nových mostných konštrukcií do horninového prostredia alebo rozsah podrezania úpätia svahov v línii stavby taktiež nie v predkladanom materiáli ešte zrejmý. Odporúčame uvážiť realizáciu drenážnych opatrení, v úsekoch náchylných na aktiváciu svahových pohybov alebo eróznych rýh, už vo vyšších svahových dispozíciách, v miestach kde sa tieto procesy nezriedka iniciujú. Z kvalifikovaného opisu abiotického prírodného prostredia ako i z uvádzaných geologických rizík v relatívne aktívnom zosuvnom území povodia rieky Kysuca možno usudzovať, že navrhovateľ rekonštrukcie železničnej trate má dostatok praktických skúseností ako predchádzať alebo eliminovať riziká vyplývajúce z komplikácií daného horninového prostredia.

2. Z hľadiska výskytu environmentálnych záťaží oznamuje, že na strane č. 76 sú uvedené environmentálne záťaže, ktoré sa nachádzajú v širšom okolí dotknutého traťového úseku.

Pravdepodobné environmentálne záťaže a environmentálne záťaže v území môžu negatívne ovplyvniť možnosti jeho ďalšieho využitia. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnych záťaží s vysokou prioritou riešenia (hodnota K ≥ 65 podľa klasifikácie environmentálnej záťaže v Informačnom systéme environmentálnych záťaží) je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia. Vysokú prioritou riešenia majú nasledovné potvrdené environmentálne záťaže:

1) Názov EZ: CA (1959) / Čadca - AVC - supermarket
Názov lokality: AVC - supermarket
Druh činnosti: strojárska výroba
Stupeň priority: EZ so strednou prioritou (K > 65)
Registrovaná ako: B potvrdená environmentálna záťaž
2) Názov EZ: CA (004) / Čadca - ŽSR - depo
Názov lokality: Rušňové depo, Cargo a. s.
Druh činnosti: železničné depo a stanica
Stupeň priority: EZ so strednou prioritou (K > 65)
Registrovaná ako: B potvrdená environmentálna záťaž

V súčasnosti prebiehajú geologické práce na lokalite CA (004) / Čadca - ŽSR – depo EZ, kde bolo vládou SR určené ministerstvo životného prostredia ako povinná osoba zodpovedná za odstránenie environmentálnej záťaže. Geologické práce sú realizované v rámci riešenia geologickej úlohy „Sanácia environmentálnej záťaže CA (004) / Čadca - ŽSR - depo (SK/EZ/CA/169)“ – projekt „Sanácia vybraných environmentálnych záťaží Slovenskej republiky 1“, financovaný z Operačného programu Kvalita životného prostredia. Na lokalite CA (1959) / Čadca - AVC – supermarket bolo podrobným geologickým prieskumom životného prostredia a následným monitorovaním potvrdené znečistenie horninového prostredia a podzemnej vody – DCE a voľná fáza ropných látok (mazutu) na hladine podzemnej vody. Záverečná správa s analýzou rizika znečisteného územia je dostupná v Štátnom geologickom ústave Dionýza Štúra, odbor informatiky, oddelenie genofondu, v Bratislave.

3. Predmetné územie spadá do nízkeho až stredného radónového rizika, tak ako je to zobrazené na priloženej mape. Stredné radónové riziko môže negatívne ovplyvniť možnosti ďalšie-ho využitia územia.

Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutého orgánu a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

6. Ministerstvo dopravy SR, sekcia stratégie dopravy, listom (elektronické podanie) č.j.: 31860/2023/SSD/102308, zo dňa 24.11. 2023:

Navrhovanú činnosť berie MD SR na vedomie a nemá k nemu žiadne pripomienky. Zároveň upozorňujeme že MD SR ako orgán verejnej správy vo veciach dráh v zmysle § 101 písm. a) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zároveň ako špeciálny stavebný úrad pre stavby dráh podľa § 102 ods. 1 písm. aa) zákona o dráhach a § 120 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov je na predmetnú stavbu

KÓPIA

povoľujúcim orgánom. MD SR súhlasí s ukončením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, po uskutočnení zisťovacieho konania, za podmienky rešpektovania uvedených požiadaviek.
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

7. Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy, listom (elektronické podanie) č.j.: OU-CA-OSZP-2023/016122-002, zo dňa 23.11. 2023:

Z hľadiska ochrany vôd a vodných pomerov nie je potrebné, aby bol zámer ďalej posudzovaný v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie za dodržania nasledovných podmienok:
1. V zmysle § 16 ods. 10 vodného zákona môže realizáciou zámeru dôjsť k zmene fyzikálnych vlastností útvaru povrchovej vody a následne k zhoršeniu stavu útvaru povrchovej vody. Z uvedeného dôvodu je potrebné pred zahájením povoľovacieho procesu navrhovanej činnosti (pred vydaním územného rozhodnutia) požiadať príslušný orgán štátnej vodnej správy, ktorým je okresný úrad v sídle kraja (Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie) o vydanie záväzného stanoviska podľa § 16a ods. 1 vodného zákona.
2. V rámci projektovej prípravy zámeru rešpektovať existujúce vodné stavby - trasy vodovodov, kanalizácií a ich ochranných pásiem a hydromelioračné zariadenia (závlahy a odvodňovacie systémy).
3. Pri situovaní stavby a pri riešení súbehov s vodným tokom rešpektovať šírku pobrežných pozemkov stanovenú v § 49 ods. 2 vodného zákona, potrebnú pre výkon správy vodného toku jeho správcom.
4. Pri návrhu križovania vodného toku je potrebné vychádzať z STN 73 6822 Križovania a súbehy vedení a komunikácií s vodným tokom.
Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutého orgánu a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

8. Žilinský samosprávny kraj, listom (elektronické podanie) č.j.: 08747/2023/ORR-2, zo dňa 16.11. 2023:

Podkladom pre posúdenie súladu navrhovanej činnosti s územným plánom regiónu je Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja (ďalej ÚPN VÚC ŽK), ktorého záväzná časť bola vyhlásená Nariadením Vlády SR č. 223/1998 dňa 26.5. 1998 v platnom znení. Po preštudovaní predloženého zámeru ŽSK konštatuje, že návrh modernizácie železničnej trate je v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC ŽK v platnom znení, záväzný regulatív "č. 5.4.7 v návrhovom a výhľadovom období zabezpečiť územnú rezervu pre modernizáciu železničnej trate č. 127 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, sieť AGC č. E40, sieť AGTC č. C-E 40 v úsekoch: a) Krásno nad Kysucou - Čadca, v trase multimodálneho koridoru č. VI., koridorová sieť TEN-T, .“
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

9. Štátna ochrana prírody SR, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce, listom (písomné podanie) č.j.: CHKOKY/459-001/2023/PD, zo dňa 15.11. 2023:

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody
- V dotknutom území platia stupne ochrany 1. a 2. st.
- Zámer zasahuje do územia NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou - Vybudovanie novej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou (terminál integrovanej osobnej prepravy) a vybudovanie nového mimoúrovňového prístupu do novej zastávky Krásno nad Kysucou + most pre TIOP nžkm 271,239. Do územia NATURA 2000 zasahuje tiež preložkou trate v úseku nžkm 270,150 – 270,900km.
- Zámer zasahuje do biotopov európskeho významu: komplex prioritných biotopov európskeho významu Ls1.4 – Horské jelšové lužné lesy a Ls1.3 – Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91E0) a Br6 – Brehové porasty deväťsilov (6430).
- Zámer zasahuje do nadregionálneho hydrického biokoridoru NRBk II rieka Kysuca, tiež do biokoridoru regionálneho významu RBk II. Železničná trať v riešenom úseku v súčasnosti biokoridor križuje približne v polohe nžkm 273, 2 a 274,8.

KÓPIA

- Trasovanie zámeru je po existujúcej, funkčnej železničnej trati Žilina – Čadca – štátna hranica ČR/SR. V k. ú. Krásno nad Kysucou návrh novej železničnej stanice zasahuje do územia európskeho významu NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.
- Hlavné predmety ochrany prírody v území sú: komplex prioritných biotopov európskeho významu Ls1.4 – Horské jelšové lužné lesy a Ls1.3 – Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91E0) a Br6 – Brehové porasty deväťsilov (6430), kunka žltobruchá (*Bombina variegata*) hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio),* hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), vydra riečna *(Lutra lutra)*, pĺž vrchovský (*Sabanejevia balcanica)*, ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo)*, potápač veľký (*Mergus merganser)*, užovka obojková (*Natrix natrix)*, skokan hnedý *(Rana temporaria)*, vretenica severná (*Vipera berus*), jašterica živorodá (*Zootoca vivipara)*, bobor vodný (*Castor fiber)*, korýtko riečne (*Unio crassus)* a i.

Hodnotenie zámeru

1. Nedostatočne spracovaná časť v kap. 1.6. Biota / str. 52: Bolo by na mieste, vzhľadom k tomu, že zámer predovšetkým zasahuje do zoocenóz lužných lesov a zoocenóz vôd (toky), bližšie a širšie špecifikovať ich druhové zloženie.
2. Nesprávne sú uvedené tieto druhy inváznych rastlín v dotknutom území, resp. ich výskyt neregistrujeme kap. 1.6. Biota / str. 50: glejovka americká (*Asclepias syriaca*), javorovec jaseňolistý (*Negundo aceroides*) a pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*)
3. Opraviť v kap. 1.7. Chránené územia a ich ochranné pásma / str.56: nie *Sabanejewia aurata*, ale pĺž vrchovský (*Sabanejevia balcanica)*.
4. Opraviť v kap. 2.3. Ekologická stabilita krajiny a územný systém ekologickej stability / str. 61: RBk II... nie v okrese „Žilina“, ale v Okrese „Čadca“.
5. Kap. 2.5. Vyvolané investície / str. 97 - Vo vyvolaných investíciách by mala byť podľa nás uvedená aj ľavostranná a pravostranná úprava brehov rieky Kysuca v úseku navrhovanej stavby mosta a tiež TIOP Krásno nad Kysucou (terminál integrovanej osobnej prepravy), ktorý je navrhovaný v inundačnom (záplavovom) území rieky Kysuca - NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.
6. V kap. 3.2. Vplyvy na pôdu – vplyvy počas výstavby / str. 100: sú zhodnotené zásahy do pôdneho horizontu len vo vzťahu k samotnej železničnej trati, nie však vo vzťahu k zásahu do územia NATURA 2000. Tiež vplyvy počas prevádzky tak rozsiahlej stavby ako je TIOP v území NATURA 2000 nie sú objektívne zhodnotené.
7. V kap. 3.3. Vplyvy na ovzdušie a klimatické pomery / str. 101: nie sú bližšie špecifikované mikroklimatické zmeny, ktoré v území NATURA 2000 má potenciál spôsobiť navrhovaná investícia TIOP + jeho infraštruktúra.
8. V kap. 3.4. Vplyvy na vody / str. 103 – 107: nie je podrobnejšie rozobraný vplyv výstavby TIOPu na vody. Stavba je projektovaná v zátopovom území rieky Kysuca, čiže pre 100-500-1000 ročnú vodu je dosť zásadné situovanie daného projektu ako prekážky v odtokových pomeroch rieky Kysuca. Zároveň návrh TIOPu významne zasahuje do laterálnej konektivity toku a minimálne mení tak hydrologické pomery v území a nie len vo vzťahu k vode, ale i k biote.
9. V kap. 3.5. Vplyvy na faunu, flóru a biotopy / str. 107-110: Nie je spomenuté riziko ohrozenia neresiska hlavátky podunajskej (*Hucho hucho*) a habitatu s výskytom pĺža severského (*Sabanejewia balcanica*) a hlaváča bieloplutvého (*Cottus gobio*) – výstavba premostenia Kysuce pre TIOP. Nie je tiež spomenutý vo vzťahu k výrubu drevín dopad na zníženie hniezdnych možností dutinových hniezdičov v území NATURA 2000 – návrh TIOP Krásno nad Kysucou. Nie je spomenutý významný zásah do prechodovej šírky nadregionálneho hydrického biokoridoru NRBk II rieka Kysuca – prístup / premostenie nžkm 271,239 + návrh TIOP Krásno nad Kysucou, čím sa významne obmedzí pozdĺžny pohyb terestrickej a semiterestickej fauny v rámci biokoridoru nadregionálneho významu.
10. V kap. 3.6. Vplyvy na krajinu / str. 112: zásah do NRBk II hydrický biokoridor nadregionáleho významu: koridor nie je tvorený „len“ samotným tokom, alebo jeho korytom, ale celým prírodným alúviom, čiže aj vegetáciou lužných lesov. Preto treba brať ako bariérový prvok v biokoridore nielen samotný most, ale aj dopravnú infraštruktúru a celý TIOP, ktorý je umiestnený v lužnom lese, v území NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.

Návrh riešenia a odôvodnenie

KÓPIA

Zámer „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ bol predložený len v jednom variantnom riešení. Zámer výrazne a významne zasahuje do územia NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a to konkrétne návrhom realizácie TIOPu (terminál integrovanej osobnej prepravy) a prístupovou komunikáciou (mostný objekt), ktorý je k nemu trasovaný. Zámer je z tohto dôvodu akceptovateľný jedine s vypustením realizácie TIOPu v Krásne nad Kysucou a pridruženej infraštruktúry – prístupová komunikácia a nový mostný objekt nžkm 271,239.
TIOP (terminál integrovanej osobnej prepravy) Krásno nad Kysucou spolu s dopravnou infraštruktúrou – mostný objekt nžkm 271,239 významne zasiahne do predmetov ochrany územia európskeho významu NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a tiež do nadregionálneho hydrického biokoridoru Kysuca NRBk II a to hlavne v týchto bodoch:
1. Technické riešenie trvalo zaberie biotopy európskeho významu Ls1.4 – Horské jelšové lužné lesy a Ls1.3 – Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91E0) a Br6 – Brehové porasty deväťsilov (6430).
2. Záberom biotopov lužného lesa dôjde k zásahu a redukcii habitatu chránených druhov živočíchov viazaných na lužný les napr. vydra riečna *Lutra lutra*, dutinové hniezdiče, obojživelníky, plazy.
3. Mostný objekt nžkm 271,239 zasiahne do toku s výskytom neresiska hlavátky podunajskej *Hucho hucho* a habitatu výskytu druhov pĺža severského *Sabanejewia balcanica* a hlaváča bieloplutvého *Cottus gobio.*
4. Navrhovaný TIOP spolu s mostným objektom nžkm 271,239 vytvoria novú, významnú bariéru v migračnom biokoridore nadregionálneho významu NRBk II Kysuca, ktorý plní funkciu pozdĺžnej disperzie terestrických, semiterestrických a akvatických druhov fauny.
5. Navrhovaný TIOP naruší laterálnu i longitudinálnu konektivitu toku v časti s pomerne zachovalým a na Kysucké pomery širokým, zachovalým alúviom lužného lesa, čo bude mať negatívny dopad na funkčnosť vzťahov v dynamike riečneho kontinua.
6. Navrhovaný TIOP spolu s mostným objektom nžkm 271,239 vytvoria ďalšiu fragmentáciu biotopov v území s lokálnym dopadom na zmenu hydrologického režimu a mikroklimatických podmienok (TIOP) priamo v jednej z najširších častí lužného lesa v rámci SKUEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou .
7. V kontexte ochrany lužných lesov v rámci územnej pôsobnosti Správy CHKO Kysuce predstavuje územie európskeho významu NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou jedno z posledných ochranársky významných lokalít.
Vo vzťahu k uvedenému, nie je možné vylúčiť významné negatívne vplyvy na územie európskeho významu NATURA 2000, SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.
Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou podlieha zisťovaciemu konaniu podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Z pohľadu záujmov ochrany prírody v dotknutom území však požadujeme pokračovať v procese posudzovania vplyvov. V správe o hodnotení požadujeme odstrániť nedostatky uvedené vyššie v časti Hodnotenie zámeru z hľadiska ochrany prírody a tiež:
1. Navrhnúť variantné riešenie bez realizácie TIOPu, resp. s umiestnením mimo územie NATURA 2000, SKUEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou.
2. Vyhodnotiť vplyvy na územia sústavy Natura 2000 (tzv. primerané hodnotenie) podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v SR (ŠOP SR 2014, 2016, SAŽP 2023). Hodnotenie má vykonať autorizovaná osoba podľa § 28 a zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
3. Identifikovať vplyvy na faunu a flóru dotknutého územia, ako aj na migračné trasy živočíchov a vyhodnotiť ich významnosť.
4. Identifikovať kumulatívne vplyvy a vyhodnotiť ich významnosť.
5. Navrhnúť konkrétne zmierňujúce opatrenia pre všetky identifikované negatívne vplyvy. Navrhnúť konkrétne požiadavky na monitoring záujmov ochrany prírody a krajiny: prvky, čas a trvanie monitorovania
Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutého orgánu a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.
Zaslané stanoviská verejnosti a dotknutej verejnosti podľa § 24 zákon o posudzovaní vplyvov:
10. Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava, listom

KÓPIA

(elektronické podanie) zo dňa 15.11. 2023.

Združeniu domových samospráv vyplýva v zmysle §24 ods.2 zákona EIA č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní. Predkladáme Stanovy Združenia domových samospráv.

Pre elektronickú komunikáciu používajte mail: eia@samospravydomov.org Pre písomný styk použite elektronickú schránku Združenia domových samospráv na ÚPVS slovensko.sk. Vzhľadom na uvedené žiadame úrad podľa §22 ods.6 zákona EIA vrátenie zámeru navrhovateľovi na dopracovanie vyhodnotenia vplyvov zámeru na životné prostredie podľa kritérií prílohy č.10 k zákonu EIA a podľa §22 ods.7 zákona EIA vrátenie zámeru navrhovateľovi na dopracovanie variantných riešení zámeru. K predstavenému zámeru „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR-ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ predkladáme nasledovné stanovisko:

1. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesy recyklátov živičných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.
2. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu vôd podľa čl.4 Smernice o vodách č.2000/60/ES a to aj spôsobom predpokladaným v §16 vodného zákona a nariadením č.269/2010 Z.z. Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom (§16a ods.3 vodného zákona) alebo znaleckým posudkom (§17 ods.7 zákona o znalcoch). Pri tomto vyhodnotení žiadame vyhodnotiť, akým spôsobom sa prispeje k plneniu celkových cieľov Smernice o vodách za región a celé Slovensko. Žiadame v podmienkach určiť celkové zaťaženie vôd prahovými hodnotami pre tento konkrétny zámer, pri dodržaní ktorých bude zabezpečené dosahovanie dobrého stavu vôd; bude úlohou projektanta navrhnúť projekt tak, aby tieto hodnoty neprekročil.
3. Žiadame vyhodnotiť a preukázať dosahovanie dobrého stavu ovzdušia podľa §5 až §7 zákona o ovzduší a §27 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. v spojení s regulačnými ustanoveniami vyhlášky o verejnom zdraví č.549/2007 Z.z. . Žiadame vyhodnotiť odborným posudkom emisno-imisného posudku (§19 zákona o ovzduší) a akustického posudku (§6 vyhlášky č.549/2007 Z.z.) alebo znaleckým posudkom v príslušnom odbore (§17 ods.7 zákona o znalcoch). Tieto posudky navrhnú aj prahové hodnoty na dosiahnutie dobrého stavu ovzdušia pre daný projekt. Na Slovensku ani jedno mesto nespĺňa limity a regulácie Svetovej zdravotníckej organizácie (https://primar.sme.sk/c/22885029/slovensko-ovzdusie-znecistenie-normy-zdravie.html) a aj najmenej znečistené mestá (napr. Bratislava a Senica) prekračujú normu 2 až 3 násobne. Nadmerné znečistenie znižuje kvalitu života a ohrozuje predčasnými smrťami významnú časť obyvateľstva. Žiadame v podmienkach určiť celkové zaťaženie vôd prahovými hodnotami pre tento konkrétny zámer, pri dodržaní ktorých bude zabezpečené dosahovanie dobrého stavu ovzdušia; bude úlohou projektanta navrhnúť projekt tak, aby tieto hodnoty neprekročil a zdroje znečistenia ovzdušia kumulatívne tieto hodnoty neprekročili.
4. Žiadame vyhodnotiť vplyvy prípadných zdrojov elektromagnetického žiarenia podľa §28 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z. ako aj vyhodnotiť vplyvy optického žiarenia podľa §29 zákona o verejnom zdraví č.355/2007 Z.z.
5. Európska komisia implementuje balíček energetických reforiem popularizovaných pod názvom „Fit for 55“ (https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/fit-for-55/), čím sa naznačuje ambícia EÚ stať sa uhlíkovo neutrálnym kontinentom. Žiadame navrhovateľa, aby uviedol opatrenia, ktorými navrhuje prispieť k tejto snahe v rámci elektrifikácie tratí. Bližšie vysvetlenie nájdete v odbornom článku (https://euobserver.com/climate/152419).
6. Na koľajový zvršok požadujeme využitie zatrávňovaniach tvárnic.
7. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiadame mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafitti alebo kocky LEGO (https://www.thisiscolossal.com/2012/07/street-ar??st-megx-creates-giant-legobridge-in-germany/):

Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom ŽSR údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči

KÓPIA

vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.
Žiadame vyššie uvedené informácie vyhodnotiť formou všeobecne zrozumiteľného zhodnotenia opisom z hľadiska šiestych hlavných faktorov posudzovania environmentálnych vplyvov: • klíma, • biodiverzita, • voda, • vzduch, • energie a • územná stabilita biodiverzity; v každom z týchto faktorov žiadame zvoliť relevantné merateľné ukazovatele, ktoré budú následne vyhodnotené aj z hľadiska miery zaťaženia životného prostredia v dotknutom území v zmysle §12 zákona o životnom prostredí porovnaním predpokladaných a prahových hodnôt relevantných ukazovateľov regulovaných osobitnými právnymi predpismi.
Vyjadrenie: OÚ Čadca sa zaoberal z vecného hľadiska v rámci zisťovacieho konania zámeru navrhovanej činnosti so všetkými pripomienkami a požiadavkami Združenia domových samospráv a uvádza, že na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodl, že sa zámer navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Pripomienky a požiadavky uvedené v stanovisku dotknutej verejnosti, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Po zákonom stanovej lehote doručil písomné stanovisko tento subjekt:

11. Mesto Čadca, listom (elektronické podanie) č.j.: ŽP-1863-12/2023-Dur, zo dňa 6.12. 2023:
Mesto Čadca s navrhovaným zámerom súhlasí s podmienkami:
Dodržania zásadných požiadaviek mesta týkajúcich sa stavebnej úpravy podjazdu (Most – rekonštrukcia nžkm 279,048 v zmysle situácie č. 50) aj keď ide technické riešenie odlišné od požiadaviek technických noriem a vyžadujúce schválenie výnimky a teda nemôže súhlasiť s ponechaním jestvujúceho podjazdu av súčasných parametroch a s redukovaním jeho funkcie len na prechod pre peších Mesto Čadca v doterajšej projektovej príprave predmetnej stavby nepožadovalo prebudovanie podjazdu na normový stav, ktorý sa dá v daných podmienkach dosiahnuť len za neprimeranie vysokých investičných nákladov a veľmi pravdepodobne aj s vysokými nákladmi na jeho budúcu prevádzku. Z týchto dôvodov Mesto Čadca požaduje riešenie, ktoré umožňuje prejazd aspoň sanitných a hasičských vozidiel a tiež bezpečný prechod chodcov. Uvažovaná kategória cesty v mieste podjazdu MI 6,5/30 s jednostranným chodníkom šírky 1,5 m a voľnou výškou nového železničného mosta min. 3,35 + 0,15 m (rezerva) tieto najnutnejšie požiadavky splňuje. V prípade, že navrhované stavebné úpravy predmetného podjazdu sú pre investora, ale aj pre budúceho správcu (prevádzkovateľ) finančne náročné, Mesto Čadca súhlasí riešiť dopravné prepojenie odezanej mestskej časti Drahošanky vybudovaním nového mostného objektu v mieste súčasného provizórneho (Bailey bridge). Následne pri zmene účelu mosta v sžkm 279,035 z podjazdu na podchod Mesto Čadca požaduje z dôvodu budúcej výstavby v mestskej časti Drahošanka zachovanie súčasnej svetelnej šírky medzi oporami.
Vyjadrenie: OÚ Čadca sa podrobne zaoberal stanoviskom dotknutej obce a uvádza, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov.. Požiadavky uvedené v stanovisku budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

OÚ Čadca dôkladne preštudoval všetky doručené stanoviská k zámeru navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberal vyhodnotením a následným zapracovaním všetkých pripomienok do tohto rozhodnutia, pričom vychádzal najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu predloženého zámeru navrhovanej činnosti a s ohľadom na stupeň jej prípravy.

Podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku je správny orgán povinný dať účastníkom konania a zúčastneným osobám možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

OÚ Čadca podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku listom č. OU-CA-OSZP-2023/015849-018, zo dňa 19.12 2023 oboznámil účastníkov konania s tým, že v rámci zisťovacieho konania k zámeru navrhovanej činnosti OÚ Čadca zhromaždil rozhodujúce podklady na vydanie rozhodnutia a ako účastníci konania majú právo sa s podkladmi na vydanie rozhodnutia oboznámiť a následne sa k nim, ako aj k spôsobu ich zistenia, vyjadriť pred vydaním rozhodnutia, prípadne navrhnúť ich doplnenie. Do spisu bolo možné nahliadnuť (robiť z neho kópie, odpisy, výpisy) na OÚ Čadca, na adrese: Palárikova 91, 022 01 Čadca.

KÓPIA

Konzultácie podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov sú vykonávané, v súlade s § 64 zákona o posudzovaní vplyvov, ako ústne pojednávanie podľa § 21 správneho poriadku, v zmysle ktorého správny orgán nariadi ústne pojednávanie, ak to vyžaduje povaha veci, najmä ak sa tým prispeje k jej objasneniu, alebo ak to ustanovuje osobitný zákon. Zákon o posudzovaní vplyvov nešpecifikuje formu a spôsob realizácie konzultácií. Konzultácie môžu byť uskutočnené písomnou alebo ústnou formou. V tomto konaní umožnil OU Čadca vykonať písomné konzultácie prostredníctvom § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov a § 33 ods. 2 správneho poriadku, tzn. umožnenie zaslania odôvodneného písomného stanoviska k zámeru, ako aj vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia. OU Čadca v zisťovacom konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pre zámer navrhovanej nenariadil ústne pojednávane podľa § 21 správneho poriadku, nakoľko to nevyžaduje povaha veci.

Dňa 6.12. 2023 bolo príslušnému orgánu doručené stanovisko Ministerstva životného prostredia SR, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny č.: 13932/2023-6.3, zo dňa 5.12. 2023. Uvedené stanovisko už nie je podkladom pre vydanie tohto rozhodnutia, nakoľko bolo doručené po ukončení zisťovania podkladov pre rozhodnutie. Podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na stanovisko doručené po lehote sa nemusí prihliadnuť.
Podmienky z neho vyplývajúce si môže orgán ochrany prírody uplatniť v ďalšom procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti a to už pri rozsahu hodnotenia.

Na upovedomenie o podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k nim vyjadriť reagovalo:
Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava, listom (elektronické podanie) zo dňa 20.12. 2023.
Požadujeme ďalšie posudzovanie projektu nakoľko zo stanoviska č. OU-CA-OSZP-2023/01622-002 vyplýva, že zámer bude významne ovplyvňovať útvary povrchových a podpovrchových vôd a zo stanoviska 30644/2023/ÚVHR/100866 vyplýva nesúhlas so zámerom tak, ako bol predstavený.
Vzhľadom na uvedené je zrejmé, že je potreba ďalšieho posudzovania, v ktorých sa minimálne environmentálne záujmy, ktoré boli dôvodmi vyššie uvedených stanovísk podrobne vyhodnotia.
Vyjadrenie: OÚ Čadca sa zaoberal z vecného hľadiska v rámci zisťovacieho konania zámeru navrhovanej činnosti so všetkými pripomienkami a požiadavkami Združenia domových samospráv a uvádza, že na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodol, že zámer navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní vplyvov. Pripomienky a požiadavky uvedené v stanovisku dotknutej verejnosti, budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a následných ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

OÚ Čadca pri posudzovaní zámeru navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov vychádzal zo zámeru navrhovanej činnosti, pričom použil aj Kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní vplyvov, uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní vplyvov, ktorá je transpozíciou prílohy č. III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.
OÚ Čadca posúdil navrhovanú činnosť uvedenú v zámere navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Samotná realizácia navrhovanej činnosti bude spojená so zásahom do územia sústavy Natura 2000, nie sú vylúčené ani významnejšie zásahy do horninového prostredia a vodných tokov.

OÚ Čadca vychádzal okrem samotného zámeru navrhovanej činnosti a jeho prílohy aj zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti. OÚ Čadca vzal do úvahy stanoviská dotknutej verejnosti, orgánov štátnej správy a samosprávy a z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany životného prostredia podľa zákona o posudzovaní vplyvov, konštatuje, že nie je možné vylúčiť pravdepodobný významný vplyv navrhovanej činnosti, najmä z hľadiska ochrany obyvateľstva a ochrany prírody a preto rozhodl tak, ako je

KÓPIA

uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

OÚ Čadca zastáva názor, že v súlade s ust. § 29 ods. 3 a § 29a zákona o posudzovaní vplyvov nie je možné pri vyhodnocovaní vplyvov navrhovanej činnosti vylúčiť skutočnosť, že realizácia a nasledovná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať významne nepriaznivý vplyv na životné prostredie. OÚ Čadca verdikt rozhodnutia opiera aj o zásadu predbežnej opatrnosti, napĺňajúcu účel zákona o posudzovaní vplyvov, ktorú nemožno považovať za prejav svojvôle v rámci rozhodovania, nakoľko na využitie tejto zásady boli splnené predpoklady ako je identifikácia možných negatívnych vplyvov, ktoré nie je možné kvalifikovane vylúčiť vzhľadom na absenciu preukazných dôkazov a zároveň má OÚ Čadca za to, že nezohľadnením by mohlo dôjsť k nezvratným následkom takéhoto konania (poškodenie alebo až zničenie dotknutého územia). OÚ Čadca tento záver opiera aj o skutočnosť, že dotknuté orgány v doručených stanoviskách upozornili, že dokumentácia pre zámer navrhovanej činnosti nie je vypracovaná dostatočne. Dokumentácia k zámeru navrhovanej činnosti v rozsahu, ktorý predložil navrhovateľ, neumožňuje odborne a primerane zhodnotiť vplyvy súvisiace s jej realizáciou.
Zisťovacie konanie nemožno považovať za dostačujúci podklad na riadne posúdenie vplyvov tak významných zmien, ktoré sú predmetom tohto konania a vplyvy identifikované v rámci vykonaného zisťovacieho konania zámeru navrhovanej činnosti nemožno považovať za preukazné.

OÚ Čadca dôkladne preštudoval všetky doručené stanoviská k zámeru navrhovanej činnosti a podrobne sa zaoberal vyhodnotením a následným zapracovaním všetkých pripomienok do tohto rozhodnutia, pričom vychádzal najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu predloženého zámeru navrhovanej činnosti, s braním na vedomie stupeň jej prípravy.

Navrhovateľ bude povinný v správe o hodnotení predložiť potrebné štúdie, ktoré preukážu, že realizácia zámeru navrhovanej činnosti nebude mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie. Upresnenie všetkých potrebných špecifických požiadaviek pre správu o hodnotení bude súčasťou rozsahu hodnotenia, ktorý bude určený podľa § 30 zákona o posudzovaní vplyvov. V správe o hodnotení je nutné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie komplexne, vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov so zreteľom na existujúce a plánované činnosti v dotknutom území.
OÚ Čadca upozorňuje navrhovateľa, že po nadobudnutí právoplatnosti tohto rozhodnutia vydá podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia zámeru navrhovanej činnosti. Pre nasledujúce kroky posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti sa uplatnia jednotlivé ustanovenia zákona.

Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní vplyvov dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 správneho poriadku na Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, Palárikova 91, 022 01 Čadca, v lehote do 15 dní odo dňa doručenia oznámenia rozhodnutia.

V prípade verejnosti sa podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia rozhodnutia podľa § 29 ods. 15 zákona o posudzovaní vplyvov.

Toto rozhodnutie je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné správnym súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Ing. Viera Jurošková
vedúca odboru

KÓPIA

Doručuje sa:
Dotknutá obec:
1. Mesto Čadca
2. Mesto Krásno nad Kysucou
3. Obec Oščadnica
Navrhovateľ:
4. REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava - mestská časť Nové Mesto
5. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
6. Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava
Na vedomie:
Povoľujúci orgán:
7. Ministerstvo dopravy SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad
8. Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie
9. Okresný úrad Čadca, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
10. Mesto Čadca
11. Mesto Krásno nad Kysucou
Rezortný orgán:
12. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Dotknutý orgán:
13. Ministerstvo dopravy SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad
14. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu
15. Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov
16. Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody a biodiverzity
17. Krajský pamiatkový úrad Žilina
18. Okresný úrad Čadca
- odbor starostlivosti o životné prostredie,
- odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,
- pozemkový a lesný odbor,
- odbor krízového riadenia.
19. Okresný úrad Žilina
- odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát
- odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, úsek ochrany prírody
20. Žilinský samosprávny kraj
21. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca
22. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Čadci
Iné:
23. Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Kysuce
24. Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, Nábrežie Ivana Krasku 3/834, 921 80 Piešťany