KÓPIA

OKRESNÝ ÚRAD ČADCA

odbor starostlivosti o životné prostredie

Palárikova 91, 022 01 Čadca

Číslo: OU-CA-OSZP-2025/001150-036 Čadca, 6.5. 2025

Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa a § 3 písm. l) a § 56 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31.3. 2025, na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v súlade s § 65ia ods. 2 tohto zákona v znení účinnom do 31. 03. 2025 (ďalej len zákon) a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O Z P O S Ú D E N I A N A V R H O V A N E J Č I N N O S T I

číslo: OU-CA-OSZP-2025/001150-036, zo dňa 6.5. 2025

Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. Názov.

Železnice Slovenskej republiky

KÓPIA

2. Identifikačné číslo.

31 364 501

3. Adresa sídla.

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

1. Názov.

Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou

2. 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.

Navrhovaná činnosť bola zaradené medzi strategické investície štátu podľa zákona č. 142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pre navrhovanú činnosť bolo dňa 25. 07. 2024 vydané Osvedčenie o strategickej investícii č. 21383/2024/SSD/95589-M.

Navrhovaná činnosť vychádza zo spracovanej štúdie uskutočniteľnosti „Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“ (REMING CONSULT, a.s., 2021).

Hlavným účelom navrhovanej činnosti je skvalitnenie súčasných technických parametrov železničnej trate vrátane všetkých zariadení železničnej infraštruktúry v riešenom úseku. Cieľom navrhovanej činnosti je uvedenie zastaraných a opotrebovaných konštrukčných častí železničnej infraštruktúry vrátane súvisiaceho technického vybavenia do normového stavu, zrýchlenie železničnej prepravy, zvýšenie bezpečnosti, zaistenie technickej interoperability podľa európskych štandardov a zvýšenie ekonomickej efektívnosti železničnej dopravy znížením jej prevádzkových nárokov.

Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, tzn. bude zachovaný charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave. Dôjde však k výraznému zlepšeniu stavu dotknutej železničnej infraštruktúry a k celkovému skvalitneniu železničnej dopravy v riešenom úseku.

3. Užívateľ.

Cestujúca verejnosť a Železnice Slovenskej republiky.

4. Umiestnenie (katastrálne územie, parcelné číslo).

Kraj:	Žilinský
Okres:	Čadca
Mestá:	Krásno nad Kysucou a Čadca
Katastrálne územie:	Krásno nad Kysucou, Horelica, Čadca
Umiestnenie pozemkov:	v rámci zastavaného územia a aj mimo zastavaného územia
Parcelné čísla:	viď. nasledujúca tabuľka

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Dátum odoslania	Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150	036	0024574/2025	6.5.2025	hodnoverná elektronická

KÓPIA

katastrálne územia	pozemky C-KN	pozemky E-KN
Krásno nad Kysucou	5226/1, 5243/1, 5250/1, 5970/1, 5979 Variant 1 TIOP Juh 12590, 12593/1, 12593/2, 12594/1, 12594/2, 12594/3, 12594/4, 12594/5, 12606, 12608/1, 12608/2 Variant 2 TIOP Sever 6417/1, 6417/2, 6417/6, 6417/55, 6417/56, 6417/62, 6417/63, 6417/64, 6417/65, 6417/66, 6417/87, 6417/88, 6417/90, 6417/92, 6417/186, 6417/188, 6417/231, 6417/232, 6417/373, 6417/387, 6417/388, 6417/389, 6417/390, 6417/393, 6425/6, 6425/7, 6780/1, 12568/62, 12569/15, 12590, 12593/1, 12593/2, 12594/1, 12594/2, 12594/3, 12594/4, 12594/5, 12606, 12608/1, 12608/2, 12800/1, 12802/1, 12803, 12850	5226/1, 5227/1, 5228/1, 5229/1, 5230/1, 5231/1, 5232/1, 5233/1, 5243 Variant 1 TIOP Juh 6780, 9433/6, 9965 Variant 2 TIOP Sever 9417/1, 9424/1, 9433/1, 9433/6, 9965
Horelica	714, 1170, 1179, 2043/1, 2043/2, 2043/3, 2043/4, 2043/5, 2043/6, 2043/7, 2043/8, 2044/1, 2044/2, 2044/4, 2044/6, 2045, 2046/1, 2046/2, 2047/3, 2048/1, 2048/2, 2048/5, 2048/6, 2048/15, 2048/20, 2475/240, 2475/241, 3291/1, 3293/1, 3293/2, 3293/3, 3293/4, 3296/2	2489/4, 2577, 2578, 2579/1, 2582/201, 2668/1, 2723, 2724, 2725, 2768, 2771/1, 2772/1, 2996, 2997, 2998, 2999, 3622/101, 3622/102, 4059/2, 4738, 10000, 10005, 10008, 10040, 10075, 10076
Čadca	49/1, 107/3, 107/29, 155/2, 155/17,155/19, 170/1, 170/2, 257/1, 257/14, 257/81, 280/1, 313/11, 928/137, 953/1, 953/9, 953/37, 953/38, 953/40, 953/43, 953/44, 953/45, 953/46, 953/47, 953/48, 953/49, 953/50, 953/51, 953/52, 953/53, 953/54, 953/60, 953/62, 953/63, 953/64, 953/65, 953/66, 953/77, 957/48, 957/49, 957/56, 957/57, 957/70, 957/71, 966, 967, 969, 970, 971/1, 971/2, 973/1, 973/2, 975, 977/1, 977/2, 977/3, 978/1, 978/2, 978/4, 978/5, 978/6, 979, 981/1, 981/3, 982/7, 982/147, 995/1, 995/4, 996/1, 996/2, 996/3, 996/4, 996/6, 997, 998/1, 998/2, 999/1, 999/2, 999/3, 1000/1, 1000/2, 1000/3, 1001/1, 1001/2, 1001/3, 1001/4, 1001/7, 1001/8, 1002/1, 1002/3, 1160, 1162, 1163, 1164, 1750/10, 1750/19, 1750/84, 1750/85, 1750/86, 1750/87, 1751/5, 1751/6, 1751/10, 1751/12, 1751/20, 1751/22, 1751/24, 1751/25, 1751/26, 1751/27, 1751/28, 1751/29, 1751/30, 1751/32, 1751/33, 1751/36, 1751/38, 1753/7, 1754/4, 1754/84, 1757/1, 1757/19, 1757/20, 1758, 1759/42, 1759/43, 1759/44, 1759/45, 1764/5, 1764/6, 1764/7, 1766/13, 1767/11, 1767/14, 1795/6, 1796/1, 1796/11, 1796/17, 1796/21, 1799/1, 1799/2, 1800/1, 1800/2, 1800/3, 1800/4, 1800/5, 1800/6, 1800/7, 1800/8, 1801/1, 1801/2, 1801/3, 1802/1, 1802/2, 1803/1, 1803/2, 1804/1, 1805/1, 1806/1, 1806/2, 1807/1, 1807/2, 1808/1, 1808/2, 1809/1, 1809/2, 1814/129, 2523/9, 4590/17, 4590/18, 4590/19, 7118/9, 7119/4, 7119/14, 9309/11, 9309/12, 9309/13, 9309/14, 9309/15, 9309/16, 9309/23, 9459/12, 9459/32, 9459/34, 9464/1, 9464/2, 9465/2, 9468/2, 9471/2, 9924/1, 9924/3, 14561/1, 14561/2, 14562/3, 14565/2, 14565/18, 15297/6, 15297/45, 15327/1, 15328/1, 15328/2, 15328/3, 15328/4, 15328/5, 15328/6,	348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 1023/2, 1109/3, 1306/1, 1307/2, 9258, 9259, 9352, 9397, 12982, 13098/1, 13122/3, 13138/4, 13141, 13142, 13144, 13156, 20021

KÓPIA

katastrálne územia	pozemky C-KN	pozemky E-KN
	15329/3, 15330/3, 15337/3, 15337/7, 15337/8, 15363/1, 15364/1, 15367, 15368/1, 15371/2, 15375/2, 15395/3, 15395/4, 15396/9, 15397/7, 15397/8, 15397/9, 15397/10, 15397/11, 15397/12, 15397/18, 15397/19, 15397/20, 15397/21, 15397/22, 15398/10, 15398/11, 15398/12, 15398/19, 15398/20, 15398/21, 15398/22, 15398/23, 15398/24, 15398/25, 15398/26, 15398/27, 15398/28, 15398/29, 15398/30, 15398/34, 15398/36, 15398/37, 15413/167, 15413/168,. 15413/169, 15413/170, 15413/171, 15413/172, 15413/174, 15413/357, 15413/360, 15413/364, 15413/395, 15413/399, 15413/402, 15413/403, 15413/404, 15413/405, 15413/406, 15413/428, 15413/503, 15413/504	

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

Predpokladaný termín začatia výstavby:	2026
Predpokladaný termín ukončenia výstavby a začatia prevádzky:	2029
Predpokladaný termín ukončenia prevádzky:	nie je určený

6. Stručný popis technického a technologického riešenia.

Návrh modernizácie železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca má za cieľ zlepšenie súčasných technických parametrov zariadení železničnej infraštruktúry, a to najmä prostredníctvom uvedenia zastaraných a opotrebovaných konštrukčných častí a technického vybavenia do normového stavu. Súčasne dôjde k zvýšeniu bezpečnosti železničnej prepravy, zrýchleniu železničného spojenia Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica SR/ČR, a to znížením rýchlostných prepadov a zvýšením maximálnej rýchlosti oproti súčasnému stavu do 120 km/h. Zároveň dôjde k zaisteniu technickej interoperability podľa európskych štandardov a zvýšeniu ekonomickej efektívnosti železničnej dopravy znížením jej prevádzkových nárokov. Modernizácia ďalej prinesie zlepšenie technického stavu a parametrov železničných zariadení trate a staníc, zefektívnenie prevádzky a údržby železničnej trate. Zároveň dôjde k zvýšeniu bezpečnosti cestujúcich s doplnením bezpečných prístupov pre osoby s obmedzených schopnosťami pohybu a orientácie a zvýšeniu bezpečnosti na železničných priecestiach.

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 dopravným napojením a 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.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

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 zast. 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 zast. 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 cestami vrátane modernizácie priecestných zabezpečovacích zariadení, resp. osadenia priecestných zabezpečovacích zariadení tam, kde v súčasnosti absentujú.
- Rekonštrukcia niektorých súvisiacich cestami a vybudovanie nových prístupových ciest.
- Výstavba nových, resp. rekonštrukcia existujúcich zárubných a oporných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate.
- Inštalácia protihlukových opatrení.
- Zatrávnenie svahov železničného telesa a realizácia doplnkových vegetačných úprav na priľahlých pozemkoch.

Nové konštrukčné prvky železničnej infraštruktúry zvýšia spoľahlivosť, plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť jazdy koľajových vozidiel. Modernizácia priestorov dotknutej železničnej stanice a zastávok zvýši komfort a kultúru cestovania a umožní pohodlný bezkolízny prístup pre cestujúcich vrátane osôb s obmedzenými schopnosťami pohybu a orientácie. Výmena zastaraných a opotrebovaných prvkov a doplnenie progresívnych zariadení zvýši technickú vybavenosť dotknutej železničnej trate. Stavebnými prácami dôjde ku zlepšeniu stavebnotechnického stavu objektov. Začlenením vhodných technických opatrení sa tiež zabezpečí minimalizácia negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie.

Číslo spisu	Por.č.záznamu	Číslo záznamu	Dátum odoslania	Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150	036	0024574/2025	6.5.2025	hodnoverná elektronická

KÓPIA

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.

V návrhu železničného zvršku sa uvažuje so zabudovaním nových koľajníc tvaru 60E1 s pružným bezpodkladnicovým upevnením skrutkového typu na železobetónových podvaloch napr. typ BP-3 s rozdelením „u“ (600 mm) zvarených do bezstykovej koľaje. Tento systém upevnenia bude jednotne aplikovaný v celom riešenom úseku trate a v hlavných koľajach a v koľajach na obchádzanie v ŽST Čadca. Pri ostatných koľajach bude použitý zvršok tvaru 49E1. V oblastiach priecestí budú použité pružné zvierky s antikoróznou úpravou. V prípade oblúkov malých polomerov budú použité mazacie zariadenia koľají na elimináciu opotrebenia a sekundárneho vzniku hluku.

Pôvodné koľajové lôžko bude prečistené strojnou čističkou alebo s využitím recyklačnej základne. Časť materiálu bude po prečistení a predrvení na požadovanú frakciu spätne zabudovaná do konštrukčných vrstiev železničného spodku (spätná využiteľnosť neznečistenej frakcie sa určí podľa ekologického hodnotenia koľajového kameniva v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti). Koľajové lôžko bude inak tvorené novými prírodnými vyvretými horninami frakcie 32/63 mm tak, aby bola dodržaná jeho min. hrúbka pod ložnou plochou podvalu 350 mm. Podsitné frakcie (fr. 8/32 mm) bude možné zabudovať do konštrukčných vrstiev železničného spodku po preukázaní ich vhodnosti pre tento účel.

Konštrukčné vrstvy podvalového podložia budú navrhnuté v súlade s výsledkami inžinierskogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti pre potreby samotného technického návrhu. Pozostávať budú z podkladovej vrstvy zo štrkodrviny fr. 0/63 mm s potrebnou hrúbkou a plynulou krivkou zrnitosti, ktorá bude spĺňať požiadavky medzných kriviek zrnitosti štrkodrviny do podkladových vrstiev. V miestach, kde únosnosť zemnej pláne nebude dosahovať požadované hodnoty definovanej odolnosti podľa TNŽ 73 6312 Navrhovanie konštrukčných vrstiev podvalového podložia, bude zemná pláň upravená stabilizáciou zeminy v požadovanej hrúbke, prípadne iným vhodným technickým riešením. Podkladová vrstva bude uložená na zhutnenú zemnú pláň so strechovitým, prípadne jednostranným vyspádovaním na úrovni 5 % smerom k pozdĺžnemu trativodu alebo k priekope. Na takto upravenú zemnú pláň bude uložená separačná a filtračná geotextília. V prípade potreby budú v konštrukčných vrstvách železničného spodku aplikované aj geosyntetické prvky s výstužnou a stabilizačnou funkciou.

Výhybky budú uložené na železobetónových výhybkových podvaloch (v nevyhnutných prípadoch na drevených podvaloch) s podkladnicovým pružným upevnením. Zabudovaný bude nový systém elektrického ohrevu výhybiek s automatickým ovládaním na základe vyhodnocovania poveternostných vplyvov a teploty koľají.

Konštrukčné vrstvy podvalového podložia budú zrealizované v celom riešenom úseku. Budú navrhnuté v súlade s výsledkami inžinierskogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti pre potreby samotného technického návrhu. Pozostávať budú z podkladovej vrstvy zo štrkodrviny fr. 0/63 mm s potrebnou hrúbkou a plynulou krivkou zrnitosti, ktorá bude spĺňať požiadavky medzných kriviek zrnitosti štrkodrviny do podkladových vrstiev. V miestach, kde únosnosť zemnej pláne nebude dosahovať požadované hodnoty definovanej odolnosti podľa TNŽ 73 6312 Navrhovanie konštrukčných vrstiev podvalového podložia, bude zemná pláň upravená stabilizáciou zeminy v požadovanej hrúbke, prípadne iným vhodným technickým riešením. Podkladová vrstva bude uložená na zhutnenú zemnú pláň so strechovitým, prípadne jednostranným vyspádovaním na úrovni 5 % smerom k pozdĺžnemu trativodu alebo k priekope. Na takto upravenú zemnú pláň bude uložená separačná a filtračná geotextília. V prípade potreby budú v konštrukčných vrstvách železničného spodku aplikované aj

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

geosyntetické prvky s výstužnou a stabilizačnou funkciou. Nové teleso železničného spodku bude navrhnuté tak, aby vrstvy materiálov medzi pláňou telesa železničného spodku a zemnou pláňou, ktoré zlepšujú vodný a teplotný režim telesa železničného spodku, zvyšujú stabilitu podvalového podložia a prenášajú účinky prevádzkového zaťaženia a tiaže železničného zvršku na zemnú pláň, a aby bola zabezpečená bezpečná premávka a prevádzka železničnej trate.

Podvalové podložie je viacvrstvový systém tvorený vrstvou koľajového lôžka pod podvalom a konštrukčnými vrstvami železničného spodku uloženými na zemnom telese alebo umelej stavbe železničného spodku, ktorý musí zabezpečiť:

- stabilitu geometrickej polohy koľaje,
- rovnomerný roznos zaťaženia,
- prenos statických a dynamických účinkov zo železničnej prevádzky,
- zvýšenie deformačnej odolnosti (únosnosti) nedostatočne stabilnej zemnej pláne,
- ochranu zemnej pláne voči účinkom vody a mrazu.

Zemná plaň bude realizovaná v jednostrannom alebo obojstrannom sklone v závislosti na zvolenom technickom návrhu. Priečnym sklonom zemnej pláne sa zabezpečí odtok vody na svahy železničného telesa, do pozdĺžnych priekop, resp. do trativodov a iným recipientov. Pre zabezpečenie odtoku vody zo svahov zemného telesa budú vybudované nové, resp. pri preukázaní vhodnosti rekonštruované pôvodné odvodňovacie zariadenia telesa trate (priekopy, drenáže).

Zvýšená pozornosť pri technickom návrhu železničného spodku a telesa ako takého, bude venovaná tým úsekom železničnej trate, kde vplyvom výdatných, resp. dlho trvajúcich zrážok a daždivých období sa v blízkosti železničného telesa zdržiava nežiadúce množstvo vody, čo môže viesť k poruchám v telese železničného spodku aj samotnej geometrie osi koľaje.

Pre uloženie kabelizácie (napr. kabelizácia oznamovacích a zabezpečovacích zariadení) bude vybudovaná nová káblová chráničková trasa, ktorá bude vedená pozdĺž železničného telesa a bude pozostávať z betónových prefabrikovaných žľabov so zákrytovou doskou. V ŽST Čadca bude podľa potreby riešenie upravené, návrh káblových trás bude realizovaný prostredníctvom káblovodov.

Technické riešenie železničného zvršku a spodku bude pre oba realizačné varianty (Variant 1 TIOP Juh a Variant 2 TIOP Sever) rovnaké.

<u>Smerové a výškové vedenie trate</u>

Výškové vedenie novej trate je navrhnuté s ohľadom na čo najekonomickejšie riešenie. Snahou je v maximálnej možnej miere zachovať niveletu existujúcich koľají a eliminovať potrebu úpravy zemného telesa a umelých objektov železničnej trate.

Návrh modernizácie železničnej trate v maximálnej možnej miere kopíruje súčasnú polohu osi koľaje, avšak z dôvodu snahy o zvýšenie traťovej rýchlosti do 120 km/h dôjde vo vybraných lokalitách k úprave, resp. zmene polohy osi koľaje, čo si vyžiada lokálne preložky železničného telesa. 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.

Navrhovaná činnosť uvažuje s nasledovnými smerovými úpravami, ktoré umožnia zvýšenie traťovej rýchlosti a zoptimalizovanie plynulosti dopravy znížením rýchlostných prepadov na dotknutom úseku trate:

- preložka trate za Krásnom nad Kysucou nžkm 270,150 – 270,900 (posun osi koľaje o cca 16,0 m) umožní zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h.

  Z dôvodu posunu osi koľaje bude nevyhnutné odstrániť existujúci most v sžkm 270,607 a vybudovať nový most v nžkm 270,607. Železničná trať je v preložke vedená sčasti na

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

existujúcom zemnom telese a sčasti na násype, ktorý bude zabezpečený novým oporným múrom.

- preložka koľaje č. 2 v zast. Čadca mesto a vchodového oblúka do ŽST Čadca v nžkm 278,345 – 279,187 (posun osi koľaje o cca 3,2 m) z dôvodu rekonštrukcie železničných mostov cez rieku Kysuca a umožneniu vloženia koľajových spojok.

  Z dôvodu posunu koľaje bude nevyhnutné odstrániť budovu zastávky Čadca mesto, dôjde k predĺženiu podchodu pre prístup na nástupištia v zastávke, a taktiež k posunu nástupišťa pri koľaji č. 2.

V miestach preložiek trate bude opustené železničné teleso odstránené, demontované budú koľaje vrátane súvisiacej technickej infraštruktúry. Dotknuté plochy budú príslušne upravené.

V rámci realizačných variantov (Variant 1 TIOP Juh a Variant 2 TIOP Sever) v súvislosti so smerovým a výškovým vedením železničnej nebudú žiadne rozdiely. Smerové a výškové vedenie trate bude pre oba realizačné varianty rovnaké.

Ďalšie technické úpravy

- V rámci modernizácie železničnej trate sa komplexne vybuduje nové trakčné vedenie, súčasná jednosmerná trakcia bude v konečnom stave nahradená striedavou 25 kV/50 Hz. K vonkajším prvkom v koľajisku sa vybuduje nová kabelizácia so zvýšenou ochranou proti účinkom striedavej trakcie. V rámci zmeny trakčnej sústavy z 3 kV DC na sústavu 25 kV, 50 Hz AC bude potrebné vybudovať novu napájaciu stanicu TNS Čadca a kontajnerovú meniareň (KTM Čadca), ktorá bude zabezpečovať napájanie počas výstavby TNS Čadca. Rekonštrukciou prejde aj miesto napájania pojazdnej meniarne. V prípade potreby budú pre spustenie systému vykonané lokálne úpravy pri trati v úseku Žilina – štátna hranica SR/ČR.
- 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 riešenom úseku bude v miestach potreby inštalovaný kamerový systém.
- V priestore zast. Krásno nad Kysucou (TIOP) budú umiestnené rozhlasové zariadenia pre informovanie cestujúcich s vyhlasovaním správ a informačné zariadenie pre informovanie cestujúcich vo vizuálnej podobe o príjazdoch vlakových súprav. Časť obidvoch nástupíšť v zastávke sa ozvučí reproduktormi umiestnenými na typizovaných rozhlasových stožiaroch. Na nástupištiach v zastávke budú umiestnené elektronické vizuálne nástupištné tabule.
- V rámci modernizácie sa zrealizuje úprava a doplnenie oznamovacích zariadení zrekonštruovaných zast. Čadca mesto a zast. Oščadnica a na novej zast. Krásno nad Kysucou.

Vykonané budú tiež viaceré úpravy elektrických rozvodov, prípojok a zariadení:

- Pre prenos dát bude vybudovaná nová sieť postavená na digitálnej technológii, prenosovým médiom bude optický kábel.
- Zabezpečené budú rekonštrukcie existujúcich rozvodov a inštalácia nových rozvodov pre pripojenie navrhovaných technologických a stavebných objektov.
- Z dôvodu zmeny energetických odberov nových technológií dôjde v ŽST Čadca a v dotknutých zastávkach k rekonštrukcii prípojok NN a ich káblových rozvodov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Z dôvodu ochrany osôb, technologických zariadení a objektov je navrhnuté v obsadených aj neobsadených diaľkovo ovládaných objektoch vybudovať systém elektrickej požiarnej signalizácie.
- V objektoch pre zabezpečenie dopravy sa vykoná vybavenie služobných a technologických miestností oznamovacím zariadením.
- V miestach kríženia či súbehu železničnej trate alebo súvisiacich objektov s el. rozvodmi bude zabezpečené ich mechanické odstránenie, resp. preloženie.
- V miestach kríženia alebo súbehu trate s inžinierskymi sieťami budú tieto ochránené oceľovou chráničkou, príp. preložené do nových polôh.

Nové konštrukčné prvky zvýšia spoľahlivosť, plynulosť a bezpečnosť jazdy koľajových vozidiel a zvýšia komfort cestujúcich. Výmena zastaraných a opotrebovaných prvkov a doplnenie moderných zariadení zvýši technickú vybavenosť dotknutého úseku železničnej trate, čím zvýši kvalitu železničnej prevádzky v tomto úseku.

V rámci realizačných variantov (Variant 1 TIOP Juh a Variant 2 TIOP Sever) v súvislosti so spomenutými technickými úpravami nebudú žiadne rozdiely. Technické riešenie trakčného vedenia, zabezpečovacích zariadení, elektrických rozvodov, prípojok a zariadení bude pre oba realizačné varianty rovnaké.

Železničné stanice a zastávky

Modernizácia ŽST Čadca a zastávok Oščadnica a Čadca mesto sa sústreďuje na priestor ich koľajiska vrátane nástupíšť pre cestujúcich.

V stanici a vo všetkých zastávkach dôjde k prestavbe koľajiska v zmysle aktuálnych požiadaviek železničnej prevádzky. V stanici budú upravené aj zhlavia (vetvenia koľají) a dôjde ku predĺženiu užitočných dĺžok koľají. Pre zaistenie požadovanej užitočnej dĺžky vybraných koľají budú obe zhlavia následne prestavané tak, aby danú podmienku tieto koľaje spĺňali.

Vybudované budú nové nástupištia pre výstup a nástup cestujúcich dĺžky 250 m pre osobné vlaky, resp. 400 m pre vlaky typu R a REX. V ŽST Čadca budú dve ostrovné nástupištia a jedno krajné nástupište, v zastávkach budú umiestnené krajné nástupištia. V stanici a vo všetkých zastávkach budú zrekonštruované nástupištia na mimoúrovňové s jednotnou výšku nástupnej hrany 550 mm nad spojnicou temien koľajnicových pásov.

Ochrana cestujúcich pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi bude zabezpečená doplnením prístreškov na nástupištia v dotknutých zastávkach, resp. zastrešením časti ostrovných nástupíšť v ŽST Čadca.

Všetky dotknuté dopravne budú vybavené príslušným mobiliárom, hlasovými a vizuálnymi informačnými zariadeniami pre cestujúcich, orientačným systémom smerových šípok a informačných, zákazových a príkazových tabuliek a poplachovým systémom narušenia doplneným o indikáciu požiaru a kamerovým systémom napojeným na nadstavbový systém používaný na ŽSR. Dôjde aj k vybudovaniu nového systému osvetlenia priestorov dopravní, osvetlenie bude riešené typovými prvkami podľa zaužívaných štandardov ŽSR.

Zast. Krásno nad Kysucou TIOP – Novozriadená zastávka, kde budú vybudované dve krajné nástupištia dĺžky 250 m. Prístup pre cestujúcich k nástupišťu č. 2 bude z úrovne terénu a k nástupišťu č.1 na opačnej strane koľajiska mimoúrovňovo novým podchodom s bezbariérovým prístupom. Nástupište č. 2 bude chodníkom napojené na priestor TIOP-u so zastávkou hromadnej autobusovej dopravy a odstavnými plochami pre osobnú dopravu. Vyššie uvedené technické riešenie platí pre oba realizačné varianty (Variant 1 TIOP Juh aj Variant 2 TIOP Sever), rozdiel predstavuje umiestnenie navrhovaných riešení.

Zast. Oščadnica – V zastávke budú vybudované dve krajné nástupištia dĺžky 250 m. Prístup na nástupište bude zachovaný ako úrovňový.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Zast. Čadca mesto – V zastávke budú vybudované dve krajné nástupištia dĺžky 250 m. Prístup na nástupište bude možný z existujúceho podchodu, ktorý prejde rekonštrukciou a bude doplnený o výťahy, ktoré umožnia bezbariérový prístup cestujúcich na nástupištia.

ŽST Čadca – V stanici dôjde ku komplexnej prestavbe koľajiska, k vybudovaniu jedného nového krajného nástupišťa dĺžky 250 m a dvoch nových ostrovných nástupíšť. Prístup pre cestujúcich bude k nástupištiam č. 2 a č. 3 cez existujúci podchod, ktorý prejde rekonštrukciou a bude doplnený o bezbariérový prístup. Odstránené budú objekty v obvode ŽST nachádzajúce sa v kolízii s navrhovanými úpravami koľajiska, objekty v havarijnom stave, objekty nepotrebné alebo nevyhovujúce pre súčasné nároky železničnej prevádzky, objekty nevyhovujúce hygienickým požiadavkám, a tiež objekty, ktorých súčasťou sú zdravotne závadné materiály (azbest). Odstránené objekty budú v potrebnej miere nahradené novovytvorenými priestormi a doplnené budú nové spevnené manipulačné plochy. Prístup do areálu bude aj naďalej možný z ul. Staničná. Existujúca lávka pre peších v nžkm 279,943 bude pre svoj nevyhovujúci stav odstránená. Nahradená bude novým prístupom - existujúci podchod slúžiaci na prístup cestujúcich k nástupištiam bude predĺžený popod celé koľajisko až k telesu diaľnice, kde bude vyústený bezbariérovo na novovybudovaný chodník, ktorý bude viesť k existujúcemu podchodu popod teleso diaľnice.

Mostné objekty

Na traťovom úseku sa v súčasnom stave nachádza spolu 13 mostov, 3 podchody a 1 lávka pre peších. V úseku sa nachádza spolu 14 priepustov.

Železničné mosty na dotknutom traťovom úseku sú navrhované na rekonštrukciu, príp. prestavbu s ohľadom na ich stavebnotechnický stav a parametre zrekonštruovanej železničnej trate. Rekonštrukčné práce budú sledovať dosiahnutie normových stavov a požadovanej priechodnosti a zaťaženia, a tiež nevyhnutnú výmenu a opravu jednotlivých konštrukčných prvkov. V nasledujúcich stupňoch prípravy navrhovanej činnosti bude tiež nutné preveriť, a prípadne upraviť jestvujúce mostné otvory a ich dostatočnú kapacitu vzhľadom na umožnenie prietoku storočnej vody (Q_{100}). Všetky železničné mosty v dotknutom traťovom úseku sú šírkovo navrhnuté pre osovú vzdialenosť koľají 4,20 m okrem železničného mosta v nžkm 278,976 cez rieku Kysuca, kde sa uvažuje s osovou vzdialenosťou koľají 8,50 m. Z nosných konštrukcií budú použité prefabrikované železobetónové rámy, monolitické železobetónové rámy, železobetónové dosky, železobetónové dosky s tuhou výstužou, oceľové plnostenné nosníky spriahnuté so železobetónovou doskou alebo s oceľovou ortotropnou mostovkou, oceľové priehradové nosníky spriahnuté so železobetónovou doskou alebo s oceľovou ortotropnou mostovkou, železobetónové montované presypané mostné konštrukcie a oblúkové konštrukcie a i. Podrobnejšie typy nosných konštrukcií budú určené v nasledujúcich stupňoch prípravy navrhovanej činnosti.

Prehľad mostov v riešenom úseku a návrhy ich riešenia:

staničenie		obec	premosťovaná prekážka	existujúci stav	navrhovaný stav
nžkm	sžkm				
-	270,607	Krásno nad Kysucou	bezmenný tok	vyhovujúci	odstránenie mosta a výstavba nového na preložke trate
270,607	-	Krásno nad Kysucou	bezmenný tok	-	novostavba mosta na preložke trate
271,076	-	Krásno nad Kysucou	podchod pre peších	-	novostavba podchodu v zast. Krásno nad Kysucou (Variant 1 TIOP Juh)
271,239	-	Krásno nad Kysucou	rieka Kysuca	-	novostavba cestný most (Variant 1 TIOP Juh)

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

staničenie		obec	premosťovaná prekážka	existujúci stav	navrhovaný stav
nžkm	sžkm				
271,260	-	Krásno nad Kysucou	podchod pre peších	-	novostavba podchodu v zast. Krásno nad Kysucou (Variant 2 TIOP Sever)
271,275	271,277	Krásno nad Kysucou	bezmenný tok	nevyhovujúci	úplná prestavba
271,404	-	Krásno nad Kysucou	rieka Bystrica	nevyhovujúci	odstránenie lávka pre peších (Variant 2 TIOP Sever)
271,404	-	Krásno nad Kysucou	rieka Bystrica	-	novostavba lávka pre peších a cyklistov (Variant 2 TIOP Sever)
271,409	-	Krásno nad Kysucou	rieka Kysuca	-	prestavba existujúceho mosta (stará žel. vlečka) (Variant 2 TIOP Sever)
271,425	-	Krásno nad Kysucou	rieka Kysuca	-	novostavba cestný most (Variant 2 TIOP Sever)
271,702	271,701	Krásno nad Kysucou	Gavlasov potok	dobrý	rekonštrukcia/prestavba
273,579	273,569	Čadca	bezmenný tok	vyhovujúci	rekonštrukcia/prestavba
274,500	-	Čadca	železnica	-	nový ekodukt
274,778	-	Čadca	rieka Kysuca	-	novostavba cestný most
276,039	275,993	Čadca	bezmenný tok	vyhovujúci	rekonštrukcia/prestavba
276,366	276,331	Čadca	bezmenný tok	vyhovujúci	rekonštrukcia/prestavba
277,961	-	Čadca	železnica	-	bez úprav
278,642	278,634	Čadca	podchod pre peších	dobrý	rekonštrukcia/prestavba
278,918	-	Čadca	rieka Kysuca	nevyhovujúci	odstránenie mostného provizória
278,918	-	Čadca	rieka Kysuca	-	novostavba cestný most
278,976	278,964	Čadca	rieka Kysuca	vyhovujúci	prestavba
279,015	-	Čadca	železnica	-	bez úprav
279,048	279,035	Čadca	cesta	dobrý	rekonštrukcia/prestavba
279,234	279,223	Čadca	podchod pre peších	nefunkčný	odstránenie
279,769	279,760	Čadca	podchod pre peších	dobrý	rekonštrukcia/prestavba
279,951	279,941	Čadca	lávka ponad železnicu	-	odstránenie
280,677	-	Čadca	železnica	-	bez úprav
281,000	-	Čadca	železnica	-	bez úprav *
281,066	281,056	Čadca	potok Čadečanka	dobrý	prestavba
** Pozn. - v tomto stupni predprojektovej prípravy nie je možné určiť či dôjde k zásahu do konštrukcie lávky*					

V rámci navrhovanej činnosti sa uvažuje s odstránením niektorých mostov:

- 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 270,607.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

- V rámci Variantu 2 TIOP Sever je tiež navrhnuté odstránenie lávky pre peších v nžkm 271,404 v k. ú. Krásno nad Kysucou, ktorá bude nahradená novou lávkou v tej istej polohe.
- Potrebné bude tiež odstránenie mostného provizória v nžkm 278,918 pre cestnú dopravu na ul. Andreja Hlinku v k. ú. Čadca, ktoré bude nahradené novostavbou cestného mosta v rovnakej polohe.
- V ŽST Čadca dôjde tiež k odstráneniu lávky pre peších v sžkm 279,951 ponad železnicu, ktorá bude nahradená novým mimoúrovňovým prístupom.

Súčasťou navrhovanej činnosti je aj výstavba nových mostov. Vybudované budú:

- nový železničný most v nžkm 270,607 na preložke železničnej trate - bude riešený ako železobetónová konštrukcia.
- nový podchod pre cestujúcich v zastávke TIOP Krásno nad Kysucou v nžkm 271,076 (Variant 1 TIOP Juh), resp. v nžkm 271,260 (Variant 2 TIOP Sever).
- nový cestný most v nžkm 271,239 cez rieku Kysuca ako prístup k zast. Krásno nad Kysucou (Variant 1 TIOP Juh) - Konštrukciu bude tvoriť dvojica plnostenných celozváraných hlavných nosníkov, ktoré budú vystužené oblúkom (Langrov trám). Ide o jednopoľovú konštrukciu s teoretickým rozpätím poľa cca 82 m.
- nová lávka pre peších a cyklistov v nžkm 271,404 cez rieku Bystrica ako prístup k zast. Krásno nad Kysucou (Variant 2 TIOP Sever) - konštrukcia lávky bude oceľová.
- nový cestný most v nžkm 271,425 cez rieku Kysuca ako prístup k zast. Krásno nad Kysucou (Variant 2 TIOP Sever) - nosnú konštrukciu bude tvoriť trojpoľový trámový most. Nosná konštrukcia bude uložená na dvoch krajných oporách na brehoch a dvoch medziľahlých pilieroch umiestnených v koryte rieky Kysuca v zákryte s existujúcimi piliermi rekonštruovaného mosta starej železničnej vlečky.
- nový ekodukt v nžkm 274,500 bude navrhnutý z jednorozponového klenbového prefabrikovaného železobetónového tubusu, ktorý bude presypaný a zatrávnený.
- nový cestný most v nžkm 274,778 cez rieku Kysuca ako most na prístupovej ceste k ekoduktu - nosnú konštrukciu bude tvoriť dvojpoľový trámový most. Nosná konštrukcia bude uložená na dvoch krajných oporách na brehoch a jednom medziľahlom pilieri umiestnenom v koryte rieky Kysuca.
- nový cestný most v Čadci na ul. Andreja Hlinku (sžkm 278,918) - nosnú konštrukciu bude tvoriť dvojpoľový trámový most.

V zast. Čadca mesto a v ŽST Čadca sa podchody popod koľajisko nachádzajú (podchody pre cestujúcich v sžkm 278,642 a v sžkm 279,769), budú preto zrekonštruované a doplnené o bezbariérový prístup na nástupištia. V ŽST Čadca bude podchod predĺžený až na opačnú stranu koľajiska a bude novým chodníkom napojený na existujúci podchod popod teleso diaľnice.

V ŽST Čadca sa nachádza ešte jeden, dnes už nefunkčný podchod pre peších v sžkm 279,234. Pri súčasnom poznaní sa podchod uvažuje prestavať, prípadne asanovať. Doriešené to bude v nasledujúcom stupni prípravy navrhovanej činnosti na podklade rozhodnutia správcu objektu.

Na podchod pre peších a cyklistov bude prebudovaný (so zachovaním súčasnej svetlej šírky medzi oporami) aj existujúci podjazd v nžkm 279,048 v Čadci.

V rámci realizácie navrhovanej činnosti dôjde aj k úplnej prestavbe 14 železničných priepustov.

Prehľad priepustov v riešenom úseku a návrhy ich riešenia:

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

staničenie		obec	premosťovaná prekážka	existujúci stav	konštrukcia	navrhovaný stav
nžkm	sžkm					
270,097	270,097	Krásno nad Kysucou	občasný vodný tok	dobrý	rúrový	úplná prestavba
272,340	272,335			dobrý	rúrový	
272,719	272,716			vyhovujúci	rúrový	
273,018	273,011			vyhovujúci	rúrový	
273,181	273,170			nevyhovujúci	rúrový	
273,886	273,871	Čadca		nevyhovujúci	rámový	
275,159	275,124			vyhovujúci	rúrový	
275,496	275,462		stály prirodzený vodný tok	vyhovujúci	rúrový	
276,830	276,796		občasný vodný tok	dobrý	rúrový	
277,257	277,277		stály prirodzený vodný tok	dobrý	rúrový	
277,694	277,686		občasný vodný tok	vyhovujúci	rúrový	
277,907	277,897		stály prirodzený vodný tok	dobrý	rúrový	
278,346	278,336			dobrý	rúrový	
281,118	281,107		občasný vodný tok	vyhovujúci	rúrový	

Posudzované varianty navrhovanej činnosti vykazujú rozdiel pri úpravách a výstavbe mostov:

- Variant 1 TIOP Juh - v novovybudovanej zast. Krásno nad Kysucou bude k nástupištiam z dôvodu zvýšenia bezpečnosti cestujúcich a umožnenia bezkolízneho prístupu pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie vybudovaný nový podchod pre cestujúcich v nžkm 271,076. Potrebné bude tiež vybudovať nový cestný most v nžkm 271,239 cez rieku Kysuca na prevedenie miestnej cesty, ktorá bude spájať centrum mesta Krásno nad Kysucou s novou železničnou zastávkou. Jeho súčasťou bude na jednej strane chodník pre peších a na druhej strane združený chodník pre peších a cyklistov.
- Variant 2 TIOP Sever - v novovybudovanej zast. Krásno nad Kysucou bude k nástupištiam z dôvodu zvýšenia bezpečnosti cestujúcich a umožnenia bezkolízneho prístupu pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie vybudovaný nový podchod pre cestujúcich v nžkm 271,260. Potrebné bude tiež vykonať prestavbu existujúceho železničného mosta (stará žel. vlečka) v nžkm 271,409 na most pre peších a cyklistov a výstavbu nového cestného mosta v žkm 271,425 ponad rieku Kysuca na prevedenie miestnej cesty, ktorá bude spájať centrum mesta Krásno nad Kysucou s novou železničnou zastávkou. Pre peších cestujúcich a cyklistov bude potrebná výstavba novej lávky pre peších a cyklistov cez rieku Bystrica v žkm 271,425. Umiestenie lávky bude proti prúdu rieky tak, aby svojou polohou nezasahovala do územia SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a konštrukčne bude navrhnutá tak, aby si nevyžadovala umiestnenie pilierov do toku rieky.

Bližší rozsah prác jednotlivých na mostoch a priepustoch bude stanovený v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti na podklade preverenia aktuálneho stavebno-technického stavu mostných objektov a na podklade podrobného technického návrhu.

Oporné a zárubné múry

Vzhľadom na zložitú konfiguráciu terénu v dotknutom území, sú v rámci navrhovanej činnosti navrhnuté oporné a zárubné múry, ktoré zaistia stabilitu priľahlých svahov a

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

železničného telesa. Niektoré geotechnické konštrukcie budú realizované aj na rizikových úsekoch s prítomnosťou svahových deformácií, najčastejšie potenciálnych zosuvov.

Podľa potreby sú navrhnuté rôzne typy múrov - železobetónové oporné múry, kotvené, klincované, gravitačné múry aj oporné múry vystužené geosyntetikou.

Pre oporný múr bude najvhodnejšou základovou pôdou podložie tvorené paleogénnymi horninami. Základový prah bude potrebné oprieť o mikropilóty, votknuté do podložia. Pri realizácii oporného múru bude potrebné zabezpečiť odvodnenie a zníženie hladiny podzemnej vody v predmetnej oblasti. Vhodnými alternatívami sú vejár vodorovných vrtov s drenážnym účinkom alebo sifónová drenáž zvedené do funkčnej odvodňovacej priekopy. Ďalej odporúčame vybudovať monitorovacie vrty pre inklinometrické merania, resp. merania TDR a pre sledovanie hladiny podzemnej vody.

Zárez pre zárubné múry je potrebné realizovať po etážach so zabezpečovaním jednotlivých stupňov. Po ukončení prác je vhodné upraviť terén nad múrom tak, aby nevznikali bezodtokové depresie. Okrem toho je vhodné vysadiť hlbokokoreniace dreviny a svah čím skôr zatrávniť na zamedzenie rozvoja erózie. Nad hornou hranou zárezu bude vytvorený obvodový rigol na zachytávanie prívalových povrchových vôd.

V rizikových oblastiach a v miestach nových zárubných a oporných múrov bude vo vyšších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti realizovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum so zreteľom na geotechnické parametre hornín a zemín, hydrogeologické posúdenie podzemných vôd, identifikáciu svahových pohybov a posúdenie stability zárezov. Taktiež bude vykonané geodetické zameranie. Projektové návrhy geotechnických konštrukcií sa budú opierať o závery týchto prieskumov a o technické návrhy koľajového riešenia trate. Prihliadané bude aj na estetické začlenenie nových konštrukcií do územia.

V miestach, kde budú strmé svahy a nebudú realizované potrebné oporné ani zárubné múry, budú svahy ochránené proti možným gravitačným pohybom opatreniami na zabezpečenie ich stability (protierózne rohože, zahumusovanie s hydroosevom, koše s kamenivom, kamenné obklady, polovegetačné tvárnice, georohože a i.).

V miestach styku rieky Kysuca a svahov železničného telesa bude v nevyhnutných prípadoch použitá ochrana svahov proti erozívnym účinkom vody. Ako ochrana svahov sa môže použiť: kamenný pohoz, drôtokamenné konštrukcie (gabióny, renomatrace), ochranné siete a rohože, dlažby z kameňa, vegetačné tvárnice, protierózne georohože. V oblasti styku železničného telesa s ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou (SKUEV0833) sa nepredpokladá potreba spevňovania svahov, v prípade nutnosti bude realizovaná tak, aby nedošlo k zásahom do územia ÚEV.

Posudzované varianty navrhovanej činnosti vykazujú rozdiel pri návrhoch geotechnických konštrukcií:

- Variant 1 TIOP Juh - Nie je potrebná realizácia oporných ani zárubných múrov, teleso novej cesty bude vysvahované do terénu.
- Variant 2 TIOP Sever - Vybudovanie nového obratiska a parkoviska pre autobusy medzi nástupišťami zast. Krásno nad Kysucou a tokom rieky Kysuca si z dôvodu minimalizácie záberov vyžiada vybudovanie dvoch nových oporných múrov. Jeden bude zachytávať obratisko zo západnej strany a druhý parkovisko taktiež zo západnej strany. Navrhované sú vystužené oporné múry.

Cesty

Súčasťou navrhovanej činnosti budú nevyhnutné úpravy ciest súvisiace s preložkami ciest dotknutých navrhovanou činnosťou a pripájaním nových ciest zabezpečujúcich prístupy k železničnej doprave a súvisiacim objektom. Výstavba nových cestných telies a rekonštrukcia dotknutých železničných priecestí si tiež vyžiadajú nevyhnutné úpravy ich napojenia na priľahlé cesty v potrebnej nevyhnutnej dĺžke. V rámci ŽST Čadca a

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

dotknutých zastávok budú zrealizované tiež nové spevnené plochy aj plochy pre dopravnú obsluhu.

Z dôvodu výstavby ekoduktu v nžkm 274,500 bude vybudovaná nová prístupová cesta, ktorá bude slúžiť pre správu a údržbu ekoduktu a priľahlej železničnej infraštruktúry. Cesta bude vedená od ekoduktu súbežne s traťou a cez nový cestný most ponad rieku Kysuca sa napojí na cestu I. triedy číslo 11. Prístupová cesta bude riešená ako vjazd na súkromný pozemok. Bude jednopruhová obojsmerná s obratiskom na konci. Vstup bude regulovaný zákazovou dopravnou značkou s doplnkovou tabuľou obmedzujúcou prístup.

V Čadci bude jestvujúci cestný podjazd v nžkm 279,048 prebudovaný na podchod pre peších a cyklistov so zachovaním súčasnej svetlej šírky medzi oporami. Zároveň, pre zachovanie dopravného spojenia mestskej časti Drahošanky, sa prebuduje súčasné jednopruhové mostné provizórium (Bailey bridge) v nžkm 278,918 na cestný dvojpoľový trámový most.

Súčasťou navrhovanej činnosti bude vybudovanie novej zast. Krásno nad Kysucou (TIOP) vrátane zriadenia nových prístupov pre peších, cyklistov a cestnú dopravu. Zastávka je navrhovaná v 2 variantoch:

- Variant 1 TIOP Juh - Prístupová cesta k TIOPu bude novým cestným mostom prekonávať rieku Kysuca. Napojená bude na miestnu cestu ul. Násypy v Krásne nad Kysucou. Rekonštrukciou prejde aj samotná časť ulice Násypy, v nevyhnutnej časti dôjde k vybudovaniu dvojpruhovej cesty s chodníkom a s napojením na nový most a na existujúci chodník a cyklistická cesta. Pri zastávke bude vybudovaná spevnená plocha umožňujúca parkovanie osobných automobilov, zastávka hromadnej osobnej dopravy a obratisko autobusov a prípadnej potreby pohybu záchranných zložiek. V aktuálnom stupni prípravy sa uvažuje s 50 miestami na státie, počet parkovacích miest bude upresnený v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti na základe intenzity využívania zastávky cestujúcimi. Pre potreby peších a cyklistov budú vybudované nové chodníky a cyklistické cesty súbežne s cestou, ktoré budú vedené o oblasti TIOPu.
- Variant 2 TIOP Sever - Prístupová cesta k TIOPu bude riešená preložkou miestnej cesty, ktorá bude prechádzať rieku Kysuca novým cestným mostom v nžkm 271,425 v blízkosti existujúceho mosta (stará železničná vlečka). Preložka miestnej cesty bude začínať v križovatke v blízkosti firmy 3 Energy s.r.o. Existujúca miestna cesta bude zaslepená a všetka doprava okrem DHZ Krásno nad Kysucou bude vedená po preložke miestnej cesty novými zjazdami. Preložka cesty následne pokračuje poza objekty garáží, kde úrovňovo križuje cyklistickú cestu, a pokračuje k miestu premostenia rieky Kysuca novým cestným mostom. Pred mostom bude vybudované parkovisko pre osobné automobily (38 parkovací státí). Na most bude priamo nadväzovať okružná križovatka, na ktorou budú napojené obratisko a parkovisko autobusov, odstavná plocha pre osobnú dopravu (18 parkovacích státí) a existujúca miestna cesta do časti U Gavlasov. Prístup pešej a cyklistickej verejnosti k TIOPu z mesta Krásno nad Kysucou bude po novovybudovanej lávke pre peších a cyklistov cez rieku Bystrica v nžkm 271,425. Poloha novej lávky je umiestnená severne od existujúcej lávky, ktorá nespĺňa technické parametre, a preto bude odstránená. Následne pokračuje chodník až k mostu bývalej vlečky v nžkm 271,409, ktorý sa prebuduje na nový most pre peších a cyklistov.

Železničné priecestia

V dotknutom traťovom úseku sa nachádzajú 4 železničné priecestia a 2 železničné priechody pre peších. Z toho sú 3 cestné, 1 je nefunkčné v zast. Čadca mesto a 2 sú určené pre peších ako prístup na nástupištia v zast. Oščadnica a v zast. Čadca mesto, ktorý je nefunkčný.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Na základe novelizácie § 14 zákona o dráhach č. 513/2009 Z. z účinného od 01.09.2023 je umožnené ponechanie železničných priecestí na tratiach s traťovou rýchlosťou do 120 km/h. Tzn. železničné priecestia a priechody v riešenom traťovom úseku zostanú aj po modernizácii železničnej trate úrovňové.

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti prepravy v celom úseku trate však budú jestvujúce úrovňové križovania trate s cestami zrekonštruované vrátane ich napojení na cesty v nevyhnutnej dĺžke. Pôvodné priecestné konštrukcie sa odstránia a nahradia novými celogumovými priecestnými panelmi. Dôjde aj k úpravám jestvujúcich priecestných zabezpečovacích zariadení, príp. k osadeniu moderných zariadení vyššej kategórie (priecestné zariadenia svetelné, resp. svetelné so závorami s úplnou väzbou na pohyb železničného vozidla v oblasti priecestia dávajúce informáciu priecestníkom alebo hlavným návestidlom o svojom prevádzkovom stave rušňovodičovi alebo dopravnému zamestnancovi).

Železničné priecestie v sžkm 271,359 v Krásne nad Kysucou na miestnej ceste (prístup do miestnej osady U Gavlasov) prejde komplexnou rekonštrukciou a bude zabezpečené ako PZS 3Z priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné 3. kategórie so závorami.

Železničný priechod v sžkm 273,723 na zast. Oščadnica pre peších bude zrekonštruovaný a naďalej bude slúžiť ako úrovňový prístup na nástupištia. Bude zabezpečený ako PZS 3Z priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné 3. kategórie so závorami.

Železničné priecestie v sžkm 275,633 v Čadci v miestnej časti Horelica na ul. U Mravcov sa zrekonštruuje a naďalej bude slúžiť ako prístup k rodinným domom. Bude zabezpečené ako PZS 3Z priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné so závorami 3. kategórie.

Železničné priecestie v sžkm 276,436 v Čadci v miestnej časti Horelica bude zrekonštruované a bude naďalej slúžiť ako prístup k rodinným domom. Priecestie bude zabezpečené ako PZS 3Z priecestné zabezpečovacie zariadenie svetelné so závorami 3. kategórie.

Nefunkčné železničné priecestie v sžkm 278,660 v zast. Čadca mesto bude odstránené bez náhrady.

Nefunkčný železničný priechod v sžkm 278,675 na nástupištia v zast. Čadca mesto bude odstránený bez náhrady, ako náhrada slúži existujúci podchod.

Navrhované riešenie železničných priecestí a priechodov je pre oba realizačné varianty (Variant 1 TIOP Juh a Variant 2 TIOP Sever) totožné.

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 zohľadňovať hranicu 100-ročného prietoku Q_{100}. Spočívať budú v prečistení korýt tokov od náplavov a náletovej vegetácie v priestore pod mostami a v krátkych nadväzujúcich úsekoch, a v nevyhnutných úpravách korýt, resp. dna a brehov vodných tokov pod mostnými objektmi a v krátkych priľahlých úsekoch vrátane vytvorenia nábehov svahov.

V aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti sú známe nasledovné zásahy do vodných tokov novými mostami:

- Z dôvodu preložky železničnej trate v Krásne nad Kysucou v nžkm 270,150 – 270,900 bude nevyhnutná výstavba nového železničného mosta v nžkm 270,607 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.
- Výstavba nového cestného mosta v nžkm 274,778 ako prístupu k ekoduktu si konštrukčne vyžiada umiestnenie trvalého piliera do koryta rieky Kysuca. Pre potrebu výstavby budú v koryte zriadené dočasné konštrukcie pre umožnenie prístupu na pravý

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

breh, ktoré budú po ukončení stavebných prác odstránené a koryto bude vrátené do pôvodného stavu.

- Výstavba nového cestného mosta v Čadci na ul. Andreja Hlinku si konštrukčne vyžiada umiestnenie trvalého piliera do koryta rieky Kysuca. Pre potrebu výstavby budú v koryte zriadené dočasné konštrukcie, ktoré budú po ukončení stavebných prác odstránené a koryto bude vrátené do pôvodného stavu.

Posudzované varianty navrhovanej činnosti vykazujú rozdiel pri úpravách a výstavbe mostov:

- Variant 1 TIOP Juh – V rámci tohto variantu dôjde k výstavbe nového železničného mosta ponad rieku Kysuca v nžkm 271,239, ktorý bude slúžiť na prevedenie miestnej cesty. Most bude realizovaný ako jednopoľová mostná konštrukcia s oporami mimo koryta rieky bez potreby umiestnenia piliera do koryta rieky Kysuca.
- Variant 2 TIOP Sever – V rámci tohto variantu dôjde rekonštrukcii existujúceho železničného mosta (stará žel. vlečka) cez rieku Kysuca v nžkm 271,409 a jeho prestavbe na most pre peších a cyklistov. Pri prestavbe mosta bude rešpektovaná jeho spodná stavba, nebudú budované nové opory alebo piliere v koryte rieky. Potrebná bude tiež výstavba nového cestného mosta v nžkm 271,425 ponad rieku Kysuca na prevedenie miestnej cesty. Nosná konštrukcia mosta bude uložená na dvoch krajných oporách na brehoch a dvoch medziľahlých pilieroch umiestnených v koryte rieky Kysuca v zákryte s existujúcimi piliermi rekonštruovaného mosta starej železničnej vlečky. Nedôjde k úprave brehov rieky Kysuca ani k ich spevneniu. V tomto variante bude vybudovaná aj nová lávka pre peších a cyklistov v nžkm 271,404 ponad rieku Bystrica. Jej výstavba si nevyžiada potrebu umiestenia trvalých ani dočasných opôr v koryte rieky ani potrebu spevnenia riečnych brehov.

Keďže dotknutá oblasť je územím citlivým z hľadiska ochrany prírody (rieka Kysuca a rieka Bystrica je v týchto úsekoch súčasťou SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou), technické úpravy v tejto lokalite budú v oboch variantoch realizované tak, aby boli minimalizované negatívne vplyvy na samotné vodné toky Kysuca a Bystrica a k nim priľahlé biotopy.

Protihlukové opatrenia

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

- Primárne protihlukové opatrenia budú zrealizované priamo na železničnom telese. Zabudovaný bude nový železničný zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, koľajové lôžko bude vybudované s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm a zriadená bude bezstyková koľaj so strojným brúsením koľajnicových pásov. V ŽST Čadca v oblasti, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hlukových emisií pre dodržanie hygienických limitov podľa platných právnych predpisov, je uvažované s využitím podvalov s podpodvalovými podložkami alebo s rohožami pod koľajovým lôžkom.
- Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hygienické limity, budú aplikované sekundárne protihlukové opatrenia - protihlukové steny (PHS). Ich konkrétna poloha a parametre budú stanovené na podklade vibroakustickej štúdie. Pre zvýšenie účinnosti budú PHS lokálne doplnené o prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane steny (DT) rešpektujúc zachovanie prechodového prierezu a voľného manipulačného priestoru podľa predpisov ŽSR.
- 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

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

nepriezvučnosti obvodového plášťa budov, použitie inovatívnych komponentov do konštrukcií železničného zvršku v zmysle povolení ŽSR a pod.). Tieto opatrenia bude možné vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce. Opatrenie bude možné vykonať len na základe súhlasu majiteľov dotknutých objektov.

Rámcový návrh vybudovania PHS podľa vibroakustickej štúdie sumarizuje nasledujúca tabuľka (navrhované protihlukové steny (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o., 2024):

chránená lokalita	*označenie PHS*	*umiestnenie PHS*	*staničenie PHS [km]*	*dĺžka PHS [m]*	*výška PHS [m] optimalizovaná**
Krásno nad Kysucou	*PHC 1 - Variant 1 TIOP Juh*	*vpravo*	*270,000 – 271,105*	*1105*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 1 - Variant 2 TIOP Sever*	*vpravo*	*270,000 – 271,345*	*1348*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 2*	*vľavo*	*270,940 – 271,420*	*480*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 3 - Variant 1 TIOP Juh*	*vpravo*	*271,100 – 271,795*	*695*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 3 - Variant 2 TIOP Sever*	*vpravo*	*271,345 – 271,795*	*450*	*2,5 + DT*
Oščadnica	*PHC 4*	*vpravo*	*273,220 – 273,560*	*340*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 5*	*vpravo*	*273,820 – 274,468*	*648*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 6*	*vpravo*	*274,577 – 275,697*	*1120*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 7*	*vpravo*	*275,697 – 275,500*	*803*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 8*	*vľavo*	*275,640 – 276,500*	*860*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 9*	*vľavo*	*276,500 – 277,300*	*800*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 10*	*vpravo*	*276,500 – 277,945*	*1445*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 11*	*vľavo*	*277,645 – 279,200*	*1555*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 12*	*vpravo*	*278,090 – 278,485*	*395*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 13*	*vpravo*	*278,545 – 279,125*	*580*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 14*	*vľavo*	*279,537 – 279,682*	*145*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 15*	*vpravo*	*279,570 – 280,205*	*632*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 16*	*vľavo*	*279,935 – 280,695*	*760*	*3,5 + DT*
Čadca	*PHC 17*	*vpravo*	*280,290 – 280,425*	*135*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 18*	*vpravo*	*280,425 – 281,606*	*1181*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 19*	*vľavo*	*280,830 – 281,430*	*600*	*2,5*

** DT - prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane PHS*
Vzhľadom na zložitosť nivelety terénu, ktorým je železnica vedená, lokálne geologické podložie a roztrúsenosť obydlí v dotknutom záujmovom území vychádza rozsah protihlukových opatrení v zmysle predikčného modelu nadpriemerne a nie je v plnom rozsahu realizovateľný. Preto bol navrhnutý optimalizovaný návrh protihlukových opatrení, ktorý zohľadňuje technické možnosti výstavby PHS, snahu o minimalizáciu negatívneho psychologického pôsobenia vysokých PHS na miestnych obyvateľov a na cestujúcich a zmiernenie zásahov do krajinnej scenérie. Výška PHS uvažovaná v optimalizovanom variante vychádza z doterajších skúseností navrhovateľa a zohľadňuje efektivitu PHS vzhľadom na vynaložené ekonomické náklady na ich realizáciu.

Definitívny rozsah PHS bude stanovený vo vyššom stupni prípravy navrhovanej činnosti, kedy dôjde aj k aktualizácii vibroakustickej štúdie na podklade podrobnej projektovej dokumentácie.

Keďže sú na trhu dostupné rôzne materiály (hliníkové, železobetónové, betónové, gumové, kovové, priehľadné materiály,..) a rôzne možné konštrukčné a tvarové prevedenia PHS, ich návrh a osadenie do prostredia budú riešené citlivo s prihliadnutím na ich estetické pôsobenie. Návrh bude primárne vychádzať z min. parametrov PHS stanovených v aktuálnej vibroakustickej štúdii. Mimo zastavaného územia budú uprednostňované prírodné materiály a jemnejšie farebné prevedenia studených odtieňov, ktoré pôsobenie PHS v krajine potlačia. V zastavaných územiach budú PHS dotvárať prítomnú zástavbu, ich návrh bude koordinovaný s požiadavkami samospráv, ktoré musia byť v súlade s príslušnými technickými ustanoveniami a vibroakustickou štúdiou. Rešpektovaná bude aj potreba minimalizácie tunelového efektu pre cestujúcich železničnou dopravou, a to napríklad formou zapracovania

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

časti protihlukových stien z priehľadných materiálov. Zohľadnené budú tiež požiadavky na ochranu prelietavajúceho vtáctva (napr. voľbou vhodného materiálu alebo farebného odtieňa, doplnením nálepiek a pod.). Konštrukčné, tvarové, materiálové a farebné prevedenie PHS bude navrhnuté v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti v rámci podrobnejšieho technického návrhu projektu v spolupráci s dotknutými obcami.

Vegetačné úpravy

Súčasťou modernizácie železničnej trate budú jednoduché vegetačné úpravy realizované na železničnom násype, v zárezoch, odrezoch a na priľahlých plochách. Ich cieľom je spevnenie svahov násypov železničného telesa, svahov priekop a svahov nad zárubnými múrmi. Ich druhotným významom je zlepšiť začlenenie technických prvkov do miestnej krajiny. V súlade s platnými železničnými predpismi a normami budú plochy pri železničnom telese zahumusované a zatrávnené. V prípade, ak to miestne terénne podmienky umožnia, bude na násypy doplnená výsadba krovitých porastov.

Ostatné voľné priestranstvá dotknuté výstavbou navrhovanej činnosti budú po skončení stavebných prác upravené, zatrávnené a v prípade vhodnosti plôch budú doplnené o vegetačné úpravy vo forme založenia lúčnych trávnikov, výsadby trvaliek alebo výsadby krov a stromov. Rozsah výsadby a výber rastlinného materiálu bude zohľadňovať požiadavky budúcich správcov dotknutých pozemkov. Spodrobnený bude v nasledujúcom stupni prípravy navrhovanej činnosti v projektovej dokumentácii.

Stavbou dočasne dotknuté plochy v rámci UEV Sútok Kysuce s Bystricou (SKUEV0833) budú v maximálnej možnej miere prinavrátené do pôvodného stavu, resp. revitalizované. V rámci stavbou dotknutých plôch lužných lesov a brehových porastov rieky Kysuca bude realizovaná náhradná výsadba pôvodných drevín podľa návrhu opatrení v Primeranom hodnotení (Barančok, 2024). Tá bude mať tiež za cieľ minimalizovať inváznytlak na stavbou obnažené plochy a urýchliť obnovu pôvodného druhového zloženia prítomných biotopov.

V nžkm 274,500 bude v oboch realizačných variantoch zrealizovaný nový ekodukt pre migráciu zveri. Od toku Kysuce bude zrealizovaná výsadba navádzacej zelene, ktorá plynule nadviaže na vegetáciu ekoduktu. Povrch ekoduktu bude zatrávnený a budú na ňom vysadené pôvodné druhy drevín Navádzacia zeleň bude tvorená pôvodnými druhmi stromov a krov, pričom presný rozsah a usporiadanie výsadby bude špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie na základe rokovaní s príslušnou správou ŠOP SR CHKO Kysuce a užívateľmi dotknutých pozemkov.

Iné úpravy

Navrhované zmeny konfigurácie koľajiska vrátane zmien smerového a výškového vedenia koľají, úprav smerových oblúkov, umiestnenia nových objektov a modernizácie technológií si vyžiadajú odstránenie alebo stavebné úpravy viacerých objektov železničnej infraštruktúry vrátane odstránenia po optimalizácii neobsadených budov. Aktuálne je známa potreba odstránenia nasledujúcich objektov:

- odstránenie mostného objektu v sžkm 270,607,
- odstránenie mostného provizória ul. Andreja Hlinku v k. ú. Čadca,
- odstránenia budovy zast. Čadca mesto,
- odstránenia technologického domčeka zast. Čadca mesto,
- v ŽST Čadca vzhľadom na vyvolané úpravy osovej vzdialenosti koľají a zmeny polohy nástupíšť v zast. Čadca mesto:
  - odstránenie nefunkčného podchodu popod koľajisko v nžkm 279,234 (príp. rekonštrukcia),
  - odstránenie objektu výhyb. stanovišťa v nžkm 279,258,
  - odstránenia skladu s rampou a ďalšími objektami na rampe vľavo pri koľaji č. 5 v nžkm 279,482,

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- odstránenia budovy cudzineckej a železničnej polície, vozmajstrov, rampy a ďalších objektov v blízkosti budovy vľavo od koľaje č. 3 v nžkm 279,584,
- odstránenia stanovišťa vonkajšieho výpravcu v nžkm 279,696,
- odstránenia objektov na veterinárnej rampe v nžkm 280,245,
- odstránenie lávky pre peších v nžkm 279,951.

Oblasť TIOPu je riešená variantne:

- Variant 1 TIOP Juh - V mieste napojenia prístupovej cesty k TIOPu na ul. Násypy bude odstránený objekt na pozemku parc. č. C-KN 6780/1 v k. ú. Krásno nad Kysucou, ktorý je dnes využívaný ako predajňa bicyklov Cyklosport.
- Variant 2 TIOP Sever - Vybudovania nových nástupíšť v zastávke Krásno nad Kysucou TIOP si vyžiada odstránenie jedného objektu individuálneho bývania v nžkm 271,246 na parcele č. C-KN 12606 v k ú. Krásno nad Kysucou. V mieste napojenia preložky miestnej cesty v nžkm 271,543 dôjde k odstráneniu niekoľkých objektov betónových garáží na parcelách C-KN 6417/55, 6417/56, 6417/57, 6417/58, 6417/59, 6417/60, 6417/61, 6417/62, 6417/63, 6417/64, 6417/65, 6417/66, 6417/67, 6417/68, 6417/69 a 6417/70 v k. ú. Krásno nad Kysucou. Odstránená bude taktiež lávka pre peších a cyklistov cez rieku Bystrica v k. ú. Krásno nad Kysucou a objekt technologického domčeka pri priecestí v nžkm 271,355.

V ŽST Čadca bude v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti potrebné podrobne zohľadniť návrhové usporiadanie koľajiska a jeho vplyv na už existujúce objekty, predovšetkým na nakladacie rampy, staničné budovy a novovzniknuté priestory medzi staničnou budovou a koľajiskom. Tieto budú následne upravené vhodnými technickými riešeniami tak, aby vyhovovali požiadavkám prevádzkovateľa dráhy a platnej legislatíve.

Navrhovaná činnosť si vyžiada tiež odstránenie súčasných nástupíšť v ŽST Čadca a v dotknutých zastávkach.

Z opusteného telesa železničnej trate v miestach krátkych preložiek budú demontované koľaje s prislúchajúcou technickou infraštruktúrou. Následne budú dotknuté plochy rekultivované.

V nevyhnutnom rozsahu bude potrebné odstrániť drevinovú vegetáciu prítomnú pozdĺž dotknutého úseku železničnej trate, v miestach výkonu stavebných prác, v miestach uvažovaných preložiek trate a v miestach situovania nových stavebných objektov. Rozsah zásahov do lesnej i nelesnej drevinovej vegetácie nachádzajúcej sa v kolízii s navrhovanou činnosťou bude podrobnejšie definovaný v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti na podklade konkretizovaných záberov stavby na priemete podrobného technického riešenia.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

1. Vypracovanie správy o hodnotení (kedy a kto vypracoval správu o hodnotení).

Správu o hodnotení činnosti vypracovala v mesiaci december 2024 spoločnosť REMING CONSULT, a.s., Tomášikova 64A, 831 04 Bratislava, pričom zodpovedným riešiteľom bola RNDr. Monika Vyskupová, PhD., ako spoluriešitelia sa na správe o hodnotení činnosti podieľali Ing. Peter Harabín – dopravná technológia, Mgr. Silvia Hudečková – inžinierska geológia, geotechnika, Ing. Maroš Javurek – inžinierske stavby – mosty, Ing. Soňa Keráčiková – cesty, Ing. Ondrej Oravec - inžinierske stavby – mosty, Mgr. Ivana Poláčková, PhD. – environmentalistika, Ing. Ľubica Rumánková – geodézia, Ing. Tomáš Seman - inžinierske stavby – koľaje, RNDr. Peter Barančok, CSc. - primerané hodnotenie, migračná štúdia, prieskum bioty, Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. - vibroakustická štúdia a REMING CONSULT, a.s. - geologická štúdia.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení (komu bola správa o hodnotení zaslaná a akým spôsobom sa zverejnila).

Príslušný orgán dňa 21. 01. 2025 upovedomil o začatí konania spôsobom podľa § 25 ods. 2 zákona (verejnou vyhláškou), zverejnil správu o hodnotení činnosti prostredníctvom centrálneho informačného systému (https://www.enviroportal.sk/eia/detail/-modernizacia-zeleznicnej-trate-v-useku-statna-hranica-sr-cr-cadca-kra) a zaslal správu o hodnotení činnosti na zaujatie stanoviska povoľujúcemu orgánu, rezortnému orgánu, dotknutému orgánu, dotknutej obci a štátnemu orgánu ochrany prírody a krajiny (dňa 21. 01. 2025).

Dotknuté obce správu o hodnotení činnosti spolu s informáciami, kde je možné do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť a kam a do ktorého termínu je možné podávať stanoviská v súlade s § 34 ods. 1 zákona zverejnili na svojich úradných tabuliach dňa 21. 01. 2025 (Krásno nad Kysucou a Oščadnica), resp. dňa 22. 01. 2025 (Čadca).

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou (kedy a ako sa správa o hodnotení prerokovala s verejnosťou a aké sú závery prerokovania).

Spoločné verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti pre obec Oščadnica a pre mestá Čadca a Krásno nad Kysucou bolo zvolané na deň 03. 02. 2025 do mesta Krásno nad Kysucou pozvánkou, nakoľko dotknuté obce prejavili záujem vykonať verejné prerokovanie navrhovanej činnosti a po dohode a v spolupráci s navrhovateľom určili miesto a čas verejného prerokovania a oznámili ho verejnosti spôsobom v mieste obvyklým najneskôr desať dní pred jeho konaním. Splnomocnenec navrhovateľa oznámil miesto a čas konania verejného prerokovania príslušnému orgánu, ktorý informáciu zverejnil v centrálnom informačnom systéme a na úradnej tabuli. Verejné prerokovanie sa uskutočnilo v lehote podľa § 35 ods. 1 zákona.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ zo dňa 03. 02. 2025 bol spracovaný podľa § 34 ods. 4 zákona a bol vyhotovený dotknutými obcami v spolupráci so splnomocneným zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s.

Obce správu o hodnotení navrhovanej činnosti spolu s informáciami, kde je možné do správy o hodnotení navrhovanej činnosti nahliadnuť a kam a do ktorého termínu je možné podávať stanoviská v súlade s § 34 ods. 1 zákona zverejnili na svojich úradných tabuliach dňa 21. 01. 2025 (Krásno nad Kysucou a Oščadnica), resp. dňa 22. 01. 2025 (Čadca).

V zmysle § 34 ods. 2, 3 a 5 zákona obce informovali zástupcu navrhovateľa o požiadavke uskutočniť verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Miesto a čas konania spoločného verejného prerokovania bolo po dohode s navrhovateľom oznámené verejnosti spôsobom v mieste obvyklým vyvesením informácie na úradných tabuliach dotknutých obcí dňa 21. 01. 2025. Zástupca navrhovateľa v súlade s § 34 ods. 2 zákona oznámil miesto a čas konania verejného prerokovania príslušnému orgánu, ktorý informáciu zverejnil.

Verejného prerokovania sa zúčastnilo podľa priloženej prezenčnej listiny zúčastnilo 11 ľudí a to zástupcovia navrhovateľa, splnomocnenca navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti, rezortného, dotknutého a príslušného orgánu, médií a dotknutých miest a obce.

Verejné prerokovanie otvoril primátor mesta Krásno nad Kysucou p. Ing. Jozef Grapa. Privítal prítomných a stručne zhrnul doterajšiu históriu príprav modernizácie železničnej trate v riešenom úseku.

Nasledovala prezentácia navrhovanej činnosti a doterajších krokov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie (p. Vyskupová - REMING CONSULT, a.s.), ktorá zároveň predstavila prítomných zástupcov navrhovateľa (za navrhovateľa ŽSR: Ing. Dominika Kopiarová, Ing. Daniel Vašek). Za spracovateľa správy o

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

hodnotení (REMING CONSULT, a. s.) boli prítomný: RNDr. Monika Vyskupová, PhD., Ing. Maroš Javurek. Stručne opísala predmet a rozsah navrhovanej činnosti, ktorá bola zaradená medzi strategické investície štátu v zmysle zákona č. 142/2024 Z. z. osvedčením č. 21383/2024/SSD/95589-M zo dňa 25. 07. 2024. Následne zhrnula doterajšie kroky procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie:

- dňa 02. 11. 2023 začalo zisťovacie konanie vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie,
- dňa 09. 01. 2024 bolo vydané rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní (13. 02. 2024 nadobudlo právoplatnosť),
- dňa 15. 03. 2024 prebehlo prerokovanie rozsahu hodnotenia,
- dňa 28. 03. 2024 bol stanovený rozsah hodnotenia,
- dňa 09. 01. 2025 začal proces posudzovania vplyvov na životné prostredie predložením správy o hodnotení na Okresný úrad Čadca,
- dňa 21. 01. 2025 príslušný orgán zverejnil a rozposlal informáciu o začatí konania všetkým dotknutým orgánom a dotknutým obciam,
- aktuálne prebieha pripomienkovanie v lehote 30 dní, v tejto lehote môže pripomienky doručiť aj verejnosť,
- Proces bude pokračovať spracovaním odborného posudku, ktorý vyhodnotí úplnosť dokumentácie a vyhodnotenia vplyvov a celý priebeh procesu,
- Na záver príslušný orgán vydá záverečné stanovisko.

P. Vyskupová (REMING CONSULT, a.s.) ďalej odprezentovala varianty navrhovanej činnosti – pre zámer bolo upustené od požiadavky variantného riešenia, keďže navrhovaná činnosť vychádzala zo spracovanej štúdie realizovateľnosti, ktorá na podklade podrobného vyhodnotenia odporúčala na realizáciu variant modernizácie železničnej trate v pôvodnom železničnom koridore s vybudovaním novej žel. zastávky TIOP Krásno nad Kysucou. Vzhľadom na skutočnosť, že pôvodne uvažovaný TIOP bol umiestnený takmer v celom rozsahu v hraniciach ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou (Variant 1), na základe stanoviska ŠOP SR a MŽP SR a požiadaviek rozsahu hodnotenia bol do správy o hodnotení dopracovaný druhý variant riešenia navrhovanej činnosti s posunom TIOPu Krásno nad Kysucou severnejšie s minimalizáciou záberov ÚEV (Variant 2).

Následne stručne odprezentovala uvažované technické riešenie navrhovanej činnosti s dôrazom na výraznejšie zásahy – modernizácia železničnej infraštruktúry a súvisiacich objektov a prvkov, smerové úpravy koľaje, výstavba geotechnických konštrukcií, rekonštrukcia/prestavba mostných objektov a výstavba nových mostov vrátane nového nadchodu pre zver, úprava a doplnenie cestných prístupov, vegetačné úpravy a revitalizácia dotknutých plôch, zvýšenie bezpečnosti železničných priecestí a priechodov a inštalácia protihlukových opatrení. Podrobnejšie sa venovala priestorom ŽST Čadca, ZAST Oščadnica, ZAST Čadca mesto a riešeniu novej ZAST TIOP Krásno nad Kysucou v oboch realizačných variantoch.

Nasledovalo zhrnutie identifikovaných potenciálnych vplyvov navrhovanej činnosti na podklade spracovanej správy o hodnotení a čiastkových odborných štúdií, ktoré sú jej prílohami – negatívnych vplyvov počas výstavby, vplyvov na pohodu a kvalitu života obyvateľov, vplyvov na dopravu, na krajinu a na prírodné prostredie vrátane vplyvov na chránené územia a migráciu zveri. Podrobnejšie bola vysvetlená problematika vplyvov na ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, identifikované priame a nepriamy vplyvy na predmety ochrany a rozdiely jednotlivých variantov umiestnenia TIOPu Krásno nad Kysucou.

Prezentované bolo porovnanie realizačných variantov z hľadiska zásahov do prírodného prostredia, chráneného územia aj z hľadiska vplyvov na mesto Krásno nad Kysucou a konštatované, že na realizáciu je odporúčaný variant 2 TIOP Sever.

Na záver boli zhrnuté navrhované opatrenia pre ďalšiu prípravu projektu, jeho výstavbu aj prevádzku na zmiernenie negatívnych vplyvov na dotknuté životné prostredie a obyvateľov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Diskusia:

Otázka: Ing. Monika Husárová (Okresný úrad Čadca - ochrana ovzdušia, EIA, SEA): Ako bude fungovať navrhovaný environmentálny stavebný dozor počas realizácie navrhovanej činnosti?

Reakcia: P. Vyskupová (REMING CONSULT, a.s.): Environmentálny stavebný dozor zabezpečuje kontrolu záujmov ochrany životného prostredia počas výkonu stavebných prác a kontroluje súlad uskutočňovaných prác s platnými právnymi predpismi ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia a plnenie podmienok vydaných rozhodnutí a stanovísk. Kontrolu vykonáva osobne v pravidelných intervaloch alebo v prípade potreby. Výsledky kontroly sú uvádzané v stavebnom denníku, resp. v správach spracovávaných vykonávateľom environmentálneho dozoru.

Otázka: Ing. Miroslava Grečmálová (Okresný úrad Čadca - Ochrana prírody a krajiny): Komunikuje navrhovateľ so ŠOP SR?

Reakcia: P. Vyskupová (REMING CONSULT, a.s.): Počas spracovávania správy o hodnotení bol návrh Variantu 2 TIOP Sever diskutovaný so zástupcami CHKO Kysuce aj ŠOP SR – Banská Bystrica. Diskutované boli tiež predbežné výsledky primeraného hodnotenia a migračnej štúdie a navrhované opatrenia pre zmiernenie identifikovaných vplyvov. Potrebou inštalácie PHS pozdĺž železničnej trate dôjde k obmedzeniu migračnej priechodnosti územia, preto je súčasťou navrhovanej činnosti návrh nového nadchodu pre zver v polohe nadväzujúcej na navrhovaný migračný objekt pod telesom diaľnice D3. Navrhovateľ aj tento návrh diskutoval so zástupcami ŠOP SR a do technického riešenia navrhovanej činnosti zapracoval požadované doplnenie navádzacej zelene smerom k rieke Kysuca.

Otázka: Ing. Martin Kováč (Mesto Čadca): Uvažoval navrhovateľ s variantom prebudovania cestného podjazdu v žkm 279,048 v Čadci tak, aby bol stále prístupný aj pre cestnú dopravu?

Reakcia: P. Vyskupová, p. Javurek (REMING CONSULT, a.s.): Počas spracovávania správy o hodnotení bolo uskutočnené aj rokovanie so zástupcami mesta Čadca v tejto veci. V predmetnej lokalite sú veľmi stiesnené priestorové pomery (železničná trať prechádza popod teleso diaľnice a súčasne ponad tok rieky Kysuca) a súčasne sa podjazd nachádza v blízkosti rieky Kysuce v oblasti s vysokou hladinou podzemnej vody. Prebudovanie podjazdu s parametrami podľa platných noriem by si vzhľadom na obmedzené priestorové možnosti vyžiadalo zmeniť niveletu cesty a vybudovať tesniacu vaňu spolu s odvodňovacím systémom. Prevádzkové náklady takéhoto objektu pri zachovaní prejazdnosti cesty sú veľmi náročné. Preto je ako alternatívne riešenie prístupu navrhované vybudovanie mostného objektu na ul. Andreja Hlinku v žkm 278,918.

Otázka: Ing. Martin Kováč (Mesto Čadca): Mesto prijalo od občanov podnety vo veci možnosti zachovania budovy v ZAST Čadca-mesto. Vzhľadom na historickú a spoločenskú hodnotu objektu pre mesto, bolo by možné zvážiť namiesto jej plánovaného odstránenia jej zachovanie a posun do novej polohy?

Reakcia: P. Vyskupová (REMING CONSULT, a.s.): Presun takéhoto objektu je technicky aj finančne náročný – je možné objekt presunúť vcelku (prítomné je však riziko jeho poškodenia pri súčasnom technicky nevyhovujúcom stave objektu) alebo objekt rozobrať a na novom mieste znovu postaviť. Keďže by však táto požiadavka nebola z pohľadu modernizácie železničnej trate opodstatnená, pravdepodobne by išlo o vyvolanú investíciu, ktorú nebude možné zafinancovať zo zdrojov poskytnutých na modernizáciu trate. Navrhovateľ tiež musí prihliadať na celkové náklady stavby, ktorých výška vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti.

Ing. Grapa (Krásno nad Kysucou): V rámci štúdií realizovateľnosti je spracovávaná cost-benefit analýza (CBA analýza), ktorá podrobne zvažuje náklady na projekt voči získaným

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

benefitom. Každé navýšenie investičných nákladov zvyšuje ohrozenie celkovej realizácie projektu.

Ing. Vašek (ŽSR): Pri tejto požiadavke je potrebné zvážiť aj budúce správcovstvo objektu. ŽSR pre prevádzku železničnej trate objekt nepotrebujú, objekt je v kolízii s potrebnými úpravami trate, a preto je navrhované jeho odstránenie. V prípade zachovania objektu by objekt prešiel do správy mesta.

Otázka: Ing. Martin Kováč (Mesto Čadca): Návrh protihlukových stien sa bude ešte aktualizovať? V niektorých úsekoch nie sú PHS navrhované súvisle, miestami sú vynechané.

Reakcia: P. Vyskupová (REMING CONSULT, a.s.): Návrh PHS vychádza zo spracovanej vibroakustickej štúdie. Podkladom bolo navrhované technické riešenie, katastrálne podklady (informácie o prítomnosti chránených objektov), výhľadový rozsah doprava a kalibračné merania priamo v teréne (pre nastavenie výpočtového modelu). Výsledkom je výpočet predpokladanej akustickej situácie v stanovených výpočtových bodoch v dotknutom území. Tam, kde nie sú PHS navrhované, nebola identifikovaná ich potreba (absencia chránených objektov, resp. neidentifikované prekračovanie platných hygienických limitov). Po spracovaní projektovej dokumentácie v nasledujúcich stupňoch prípravy navrhovanej činnosti dôjde k aktualizácii vibroakustickej štúdie na podklade podrobnejšieho technického riešenia, a teda výsledný návrh PHS sa ešte môže meniť. Toto je premietnuté aj do opatrení pre ďalšiu prípravu navrhovanej činnosti.

Na záver p. Vyskupová (REMING CONSULT a.s.) a p. primátor Grapa (Krásno nad Kysucou) poďakovali prítomným za účasť na spoločnom verejnom prerokovaní a prerokovanie ukončili.

V rámci diskusie boli prediskutované hlavne témy ohľadom:

- fungovanie navrhovaného environmentálneho stavebného dozoru počas realizácie navrhovanej činnosti,
- komunikácie so ŠOP SR,
- prebudovania cestného podjazdu v žkm 279,048 v Čadci tak, aby bol stále prístupný aj pre cestnú dopravu,
- možnosti zachovania budovy v ZAST Čadca-mesto vzhľadom na historickú a spoločenskú hodnotu objektu pre mesto (zvážiť namiesto jej plánovaného odstránenia jej zachovanie a posun do novej polohy),
- aktualizácie návrhu protihlukových stien.

Na všetky položené otázky bolo prítomnými účastníkmi (zástupcami navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení činnosti) v rámci dostupných informácií a možností odpovedané. Na verejnom prerokovaní neodzneli zásadné nové požiadavky vo vzťahu ku realizácii navrhovanej činnosti, išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení činnosti. Na verejnom prerokovaní nebol vznesený nesúhlas zúčastnených k realizácii navrhovanej činnosti.

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

Na príslušný orgán bolo k správe o hodnotení činnosti do doby vypracovania záverečného stanoviska celkovo doručených 11 písomných stanovísk (z toho dve stanoviská boli doručené po termíne) a to:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (záväzné stanovisko č. 08338/2025/ÚVHR/8061 zo dňa 30. 01. 2025)
- Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-OPP-2025/000179-002 zo dňa 23. 01. 2025)

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (vyjadrenie č. OU-ZA-OCDPK-2025/019139/2/ŠPA zo dňa 22. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (stanovisko č. OU-ZA-OSZP2-2025/018890-002 zo dňa 24. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2025/019413-003 zo dňa 04. 02. 2025
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/001807-003 zo dňa 04. 02. 2025)
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej ochrany ovzdušia (stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/002862-002 zo dňa 04. 02. 2025)
- Mesto Čadca, Mestský úrad v Čadci, oddelenie výstavby, územného plánovania, stavebného poriadku a dopravy (stanovisko č. VD/2842/855/2025/MKo, zo dňa 04. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce (stanovisko č. CHKOKY/014/001/202S/ZV,JH,IP zo dňa 30. 01. 2025)

Stanoviská doručené po zákonom stanovenom termíne:

- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor ochrany prírody a štátnej správy ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. 6751/2025-6.1 5626/2025 zo dňa 14. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (stanovisko č. ŠOP SR/134-015/2025 zo dňa 04. 02. 2025).

Formálne aj vecné náležitosti stanovísk, ako pripomienky a požiadavky, sú uvádzané v skrátenom znení, ale tak aby zostal zachovaný ich význam.

1. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor ochrany prírody a štátnej správy ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. 6751/2025-6.1 5626/2025 zo dňa 14. 02. 2025) – stanovisko zaslané po termíne

Podľa § 9 ods. 1 písm. w) zákona č. 543/2002 Z. z. súhlasí so strategickou investíciou „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ v predloženom variante 2 TIOP Sever pod podmienkou zapracovania opatrení uvedených v tomto záväznom stanovisku, ako aj opatrení uvedených v správe o hodnotení, do záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

ŠOP SR v odbornom stanovisku č. ŠOP SR/134-014/2025 zo dňa 03.02.2025 odporučila realizáciu Variantu 2 TIOP Sever strategickej investície, pod podmienkou zapracovania zmierňujúcich opatrení v správe o hodnotení do záverečného stanoviska.

Strategická investícia je vypracovaná v nasledovných variantoch:

- Nulový Variant je stav, kedy by sa strategická investícia nerealizovala.
- Variant 1 TIOP Juh plánuje modernizáciu trate s vybudovaním TIOP Krásno nad Kysucou v nžkm 271 076.
- Variant 2 TIOP Sever plánuje modernizáciu trate s vybudovaním TIOP Krásno nad Kysucou v nžkm 271 260. Tento variant bol navrhnutý za účelom minimalizácie zásahu do územia európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou.

Strategická investícia je naplánovaná na území, kde platí prvý stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V širšom okolí riešeného územia sa nachádza Chránená krajinná oblasť Kysuce. Do riešeného územia zasahuje územie európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou (ďalej len „ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou“), ktoré je súčasťou európskej sústavy chránených území Natura 2000. Toto územie bolo vyhlásené za účelom zabezpečenia ochrany biotopov európskeho významu: Br 6 Brehové porasty deväťsilov, Lk 5 Vysokobylinné spoločenstvá na

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

vlhkých lúkach, Ls 1.4 Horské jelšové lužné lesy, Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy a ochrany biotopov druhov európskeho významu: hlavátka podunajská, hlaváč bieloplutvý, kunka žltobruchá, pĺž vrchovský a vydra riečna.

V zmysle RÚSES okresu Čadca (SAŽP, 2013) sa v k. ú. dotknutých obcí nachádza nadregionálny biokoridor NRBk II, ktorý prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly a regionálne biokoridory RBk II a RBk VI. V blízkosti vodných tokov dotknutého územia ŠOP SR eviduje výskyt biotopov Ls 1.1. Vŕbovo – topoľové nížinné lužné lesy a Ls 1.3. Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy. V dotknutom území bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených druhov živočíchov ako napr. kunka žltobruchá, ropucha bradavičnatá, hlaváč bieloplutvý, pĺž vrchovský a mrena severná.

V riešenom území a jeho širšom okolí ŠOP SR dlhodobo eviduje výskyt veľkých šeliem ako medveď hnedý, vlk dravý, rys ostrovid a mačka divá.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny boli v správe o hodnotení identifikované ako najvýznamnejšie negatívne vplyvy na prírodné prostredie trvalé zásahy do biotopov a zásahy do migračných koridorov.

Prílohou správy o hodnotení je Migračná štúdia (Barančok, 2024), ktorá vyhodnotila významný vplyv navrhovanej činnosti na veľké šelmy a veľké kopytníky. Navrhnuté boli opatrenia ako vybudovanie ekoduktu s navádzacími prvkami. Ekodukt, ktorý je naplánovaný v nžkm 274,500 v k. ú. Horelica, nadväzuje na migračné objekty, ktoré súvisia s realizáciou zámeru Diaľnice D3 v úseku Oščadnica – Čadca.

K správe o hodnotení bolo vypracované aj Primerané hodnotenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000 (Barančok, 2024), ktoré konštatovalo, že Variant 2 TIOP Sever nebude mať nepriaznivý vplyv na ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou a predmety jeho ochrany. Pri Variante 1 TIOP Juh boli identifikované nepriaznivé vplyvy na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000 a významne negatívne vplyvy na viaceré chránené druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, a teda realizácia strategickej investície v tomto variante by si vyžadovala kompenzačné opatrenia väčšieho rozsahu. Navrhované zmierňujúce opatrenia z primeraného hodnotenia boli premietnuté do správy o hodnotení. Ministerstvo považuje navrhnuté zmierňujúce opatrenia za dostatočné.

Vzhľadom na skutočnosť, že pri Variante 1 TIOP Juh bol identifikovaný významný negatívny vplyv na tri druhy európskeho významu: hlaváč bieloplutvý, hlavátka podunajská, pĺž vrchovský a biotop európskeho významu 91E0 Lužné a vŕbovo topoľové jelšové lesy, ministerstvo uvádza, že realizovateľný je iba Variant 2 TIOP Sever, pri ktorom nebol identifikovaný významne negatívny vplyv na žiadny druh a ani biotop.

Nad rámec opatrení uvedených v správe o hodnotení ministerstvo požaduje z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny zahrnúť do záverečného stanoviska nasledovné opatrenia, ktoré majú slúžiť na zmiernenie bariérového vplyvu modernizovanej trate na migráciu živočíchov v území:

- V ďalších krokoch prípravy stavby preveriť možnosť posunu ekoduktu južnejšie (približne 100 – 150 m), kde podľa migračnej štúdie v súčasnosti prevláda pohyb živočíchov.
- V ďalších krokoch prípravy stavby navrhnúť väčší počet priepustov popod trať pre menšie živočíchy (napr. obojživelníky, plazy, menšie cicavce), v miestach, kde sú na to dostupné možnosti a vhodné lokality (mimo intravilánov, v miestach križovania potenciálnych migračných koridorov plazov, obojživelníkov), na vhodných lokalitách doplniť náhradné reprodukčné biotopy pre obojživelníky (napr. v blízkosti existujúcich aj budúcich priepustov vytvoriť liahnisko pre obojživelníky).

Na základe vyššie uvedeného ministerstvo súhlasí so strategickou investíciou „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ vo Variante 2 TIOP Sever, pod podmienkou zapracovania opatrení uvedených v

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

tomto záväznom stanovisku, ako aj opatrení uvedených v správe o hodnotení, do záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko bolo *príslušnému orgánu doručené po termíne na zaslanie stanovísk. Stanovisko je súhlasné vo vzťahu k realizácii variantu 2 a s podmienkami (opatreniami). S navrhovanými opatreniami sa plne stotožňujeme ako aj s výberom variantu. Navrhované opatrenia sú zakomponované do kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska, pričom sa odsúhlasuje ako environmentálne najprijateľnejší vyhodnotený variant 2 za podmienky zakomponovania podmienok z uvedenej kapitoly VI.3. do navrhovanej činnosti.*

2. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (záväzné stanovisko č. 08338/2025/ÚVHR/8061 zo dňa 30. 01. 2025)

S predloženou dokumentáciou správy o hodnotení činnosti (strategickej investície): „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca- Krásno nad Kysucou“ sa súhlasí.

Stavba „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca- Krásno nad Kysucou“ počas jej realizácie, a následne po jej uvedení do prevádzky bude zdrojom hluku a vibrácií v životnom prostredí. Oproti súčasnému stavu má modernizácia zabezpečiť zníženie hluku z dopravnej prevádzky na trati. Zníženie hluku bude dosiahnuté za predpokladu realizácie protihlukových opatrení.

Dokumentácia SOH obsahuje vyhodnotenie aktuálnej hlukovej situácie v záujmovom území ovplyvnenom existujúcou železničnou traťou a predikciu, ktorá zohľadnila výhľadové intenzity železničnej dopravy na danom traťovom úseku pre výhľadový rok 2030. Na základe predikcie je navrhované technické riešenie modernizácie trate, ktoré obsahuje aj návrhy opatrení na ochranu územia pred hlukom zo železničnej dráhy. Podkladom pre návrh protihlukových opatrení je Vibrokustická štúdia pre stupeň EIA (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o., 2024). V rámci ochrany územia pred hlukom zo železničnej dopravy sa navrhujú:

- Primárne protihlukové opatrenia - opatrenia zrealizované priamo na železničnom telese, ktorými sú napr. nový železničný zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch a koľajové lôžko vybudované s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm. Zriadená bude bezstyková koľaj so strojným brúsením koľajnicových pásov. V ŽST Čadca sa navrhuje aj aplikovanie pružných prvkov zabudovaných v železničnom spodku (použitie podvalov s podpodvalovými podložkami, resp. použitie antivibračných rohoží).

- Sekundárne protihlukové opatrenia - protihlukové steny (PHS), ktoré sú navrhované na ochranu lokalít Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca – Horelica a Čadca, sú v dokumentácii SOH spracované v dvoch návrhoch:
  - Návrh PHC A – výška PHC bez obmedzenia
  - Návrh PHC B – optimalizovaný;

  Dokumentácia odporúča využiť optimalizovaný návrh PHC s výškou 2,5 m s použitím prídavného zariadenia pre zníženie hodnôt zo zvukovej difrakcie zo železničnej dopravy, alebo prvku s podobnými akusticko-izolačnými vlastnosťami, umiestnené na vrchnú časť PHC. Navrhované riešenie PHC s jednotnou výškou (optimalizovaný variant) je odôvodnený tým, že zohľadňuje technické možnosti výstavby PHS, snahu o

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

minimalizáciu negatívneho psychologického pôsobenia vysokých PHS na miestnych obyvateľov a na cestujúcich a zmiernenie zásahov do krajinnej scenérie.

Pre dosiahnutie požadovaného zníženia úrovne hluku v súvisiacom obytnom prostredí musia byť PHC zrealizované podľa návrhu, t.j. musia mať jednočíselnú veličinu odrazu zvuku: DLRI ≥ 6 s výnimkou použitia priehľadných odrazivých PMMA panelov na mostoch s hodnotou DLRI < 1 (EN1793-5) a jednočíselnú veličinu nepriezvučnosti pre pohltivé aj odrazivé PHC prvky DLSI, E ≥ 28 a pre PHC stĺpiky DLSI, P ≥ 28 (EN1793-6).

- Terciárne protihlukové opatrenia- sa navrhujú v miestach, kde inštaláciou protihlukových stien nedôjde k dostatočnej eliminácii šírenia hluku, resp. kde nebude technicky umožnené ich aplikovať. Navrhuje sa napr. výmena okien so štrbinovým vetracím systémom, zvýšenie nepriezvučnosti obvodového plášťa budov, použitie inovatívnych komponentov do konštrukcií železničného zvršku v zmysle povolení ŽSR a pod. Tieto opatrenia bude možné vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce.

Dokumentácia SOH obsahuje návrh Projektu monitoringu ŽP, v rámci ktorého je spracovaný aj návrh monitoringu hluku a vibrácií pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky železnice.

Navrhuje sa:

- monitoring v 1. roku pred výstavbou v intervale 2 x ročne v trvaní 24 hodín pri odlišných vegetačných podmienkach,
- monitoring počas výstavby v intervale min. 2 x ročne v trvaní 24 hodín v dňoch intenzívnych stavebných prác, operatívne v prípade šetrenia opodstatnenosti sťažností obyvateľov,
- monitoring v 1. roku po uvedení projektu do prevádzky v intervale 2 x ročne v trvaní 24 hodín pri odlišných vegetačných podmienkach.

Konkrétne meracie body budú vytipované v spolupráci s odborne spôsobilou osobou v obytných územiach situovaných v blízkosti železničnej trate, resp. v prípade výskytu chránených priestorov. Počas monitoringu sa predkladajú ročné správy. Po ukončení monitoringu sa spracuje súhrnná správa sumarizujúca všetky etapy monitorovania.

Podľa dokumentácie správy o hodnotení navrhovanej činnosti budú predikované hodnoty hluku a s tým súvisiaca ochrana verejného zdravia v okolí železničnej trate dosiahnuté v prípade, že pri projektovej príprave stavby sa budú rešpektovať návrhy opatrení na optimalizáciu hlukovej situácie uvedené v hlukovej štúdii.

Z uvedeného dôvodu MD SR požaduje, aby boli v záujme ochrany verejného zdravia navrhované protihlukové opatrenia zapracované do projektovej dokumentácie stavby a následne aj zrealizované.

Po sprevádzkovaní predmetnej stavby bude MD SR požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení štandardnými metódami v zmysle platnej legislatívy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je relevantné a s pripomienkami a je možné s ním súhlasiť. Pripomienky sa týkajú záujmov ochrany verejného zdravia a navrhované protihlukové opatrenia budú zapracované do projektovej dokumentácie stavby a následne aj zrealizované. Po sprevádzkovaní predmetnej stavby sa bude požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení štandardnými metódami v zmysle platnej legislatívy. Navrhované opatrenia sú zakomponované do kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

3. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-OPP-2025/000179-002 zo dňa 23. 01. 2025)

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline ako dotknutý orgán podľa § 10 ods. 4 zákona č.142/2024 Z. z. o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete a o zmene a doplnení niektorých po preštudovaní správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Poznámka: V rámci nasledujúcich konaní podľa platného stavebného zákona je pri vypracovaní riešenia protipožiarnej bezpečnosti stavby potrebné rešpektovať požiadavky platných právnych predpisov z oblasti protipožiarnej bezpečnosti stavieb, a to najmä vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a užívaní stavieb v znení neskorších predpisov. V súvislosti s touto stavbou sa jedná hlavne o objekty podchodov pre cestujúcich a verejnosť a cestné podjazdy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je súhlasné, bez preferovania variantu a relevantné. V prípade požiadavky, aby sa v rámci nasledujúcich konaní podľa platného stavebného zákona pri vypracovaní riešenia protipožiarnej bezpečnosti stavby rešpektovali požiadavky platných právnych predpisov z oblasti protipožiarnej bezpečnosti stavieb, a to najmä vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a užívaní stavieb v znení neskorších predpisov, ide o požiadavku, ktorá musí byť dodržiavaná, keďže ide požiadavku všeobecne záväzného právneho predpisu.

4. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (vyjadrenie č. OU-ZA-OCDPK-2025/019139/2/ŠPA zo dňa 22. 01. 2025)

Súčasťou navrhovanej činnosti budú úpravy cestných komunikácií súvisiace s preložkami dotknutých ciest a pripájaním nových komunikácií. Výstavba nových cestných telies a rekonštrukcia dotknutých žel. priecestí si tiež vyžiada nevyhnutné úpravy ich napojenia na priľahlé cestné komunikácie v potrebnej dĺžke. V nevyhnutnej miere dôjde aj k rekonštrukcii existujúcich komunikácií, a to hlavne v oblasti železničných priecestí a cestných podjazdov.

Akéhokoľvek zámery vo vzťahu s cestami I. triedy I/11 a I/11a, ktorú predmetná žel. trať križuje je potrebné konzultovať s ich správcom – Slovenskou správou ciest.

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií po preštudovaní zámeru navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ z hľadiska nami sledovaných záujmov nemá v tomto štádiu konania ďalšie pripomienky.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je s pripomienkou, bez preferovania variantu a relevantné, pričom akéhokoľvek zámery vo vzťahu s cestami I. triedy I/11 a I/11a, ktorú predmetná žel. trať križuje sa musia konzultovať s ich správcom – Slovenskou správou ciest a takto je uvedená požiadavka zahrnutá do kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

5. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (stanovisko č. OU-ZA-OSZP2-2025/018890-002 zo dňa 24. 01. 2025)

Vykonané hodnotenie predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva dokazuje, že je potrebné realizovať takúto rekonštrukciu. Porovnávali sa 2 realizačné varianty. Pri porovnaní technicko realizačných kritérií ide prakticky o rovnocenné varianty s minimálnymi rozdielmi. Pri porovnaní variantov vo fáze výstavby vychádza Variant 2 TIOP Sever ako variant s menšími negatívnymi vplyvmi ako na obyvateľstvo, tak aj na prírodné prostredie. Najdôležitejším parametrom je výrazne menší zásah do UEV Sútok Kysuce s Bystricou a tiež do biotopov.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, po preštudovaní správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ a vyššie uvedeného, ďalšie pripomienky nemá.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je relevantné a súhlasné s preferenciou variantu 2, ktorý sa odsúhlasuje ako environmentálne najprijateľnejší vyhodnotený variant v rámci tohto záverečného stanoviska za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti.

6. Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2025/019413-003 zo dňa 04. 02. 2025)

V správe sa uvádza, že realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy dočasného a trvalého charakteru v katastrálnych územiach: Krásno nad Kysucou, Horelica a Čadca. Trvalé a dočasné zábery pozemkov budú bližšie spresnené v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti. V aktuálnom stupni prípravy sa pre oba realizačné varianty predpokladá: trvalý záber pôdy v rozsahu cca 370 000 m^2 (celkový záber pôdy mimo existujúce teleso železnice cca 17 100 m^2) a dočasný záber pôdy v rozsahu cca 53 200 m^2.

Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja požaduje ochranu územia pre modernizáciu železničných tratí a terminálov kombinovanej dopravy. Dotknutý úsek železničnej trate č. 127 (106D) ako železničná trať I. kategórie je z hľadiska platnej územnoplánovacej dokumentácie vedený ako verejnoprospešná stavba.

V zmysle ustanovení § 15, 17, 17b 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 možno použiť poľnohospodársku pôdu pre výstavbu železničnej dráhy ako strategickú investíciu.

Ako orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy v Žilinskom kraji k predmetnej správe o hodnotení činnosti nemá pripomienky.

V ďalšom stupni konania je potrebné zosúladiť navrhované trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy pre predmetnú verejnoprospešnú stavbu v rámci Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja resp. jeho zmien a doplnkov, a odsúhlasených

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

záberov poľnohospodárskej pôdy pre dotknutý úsek železničnej trate v tejto územnoplánovacej dokumentácii.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je relevantné a súhlasné bez preferencie variantu, pričom zosúladenie navrhovanej činnosti s príslušnými územnoplánovacími dokumentáciami je uvedené v rámci požiadaviek v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

7. Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/001807-003 zo dňa 04. 02. 2025)

Riešený úsek sa nachádza v území, kde platí podľa zákona SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, prvý a druhý stupeň ochrany.

Územia Natura 2000 dotknuté navrhovanou stavbou ako predpoklad ovplyvnenia kumuláciou vplyvov s projektmi nadväzujúcich úsekov:

SKÚEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou – výmera: 44,78 ha, predmetom ochrany sú 4 lesné a nelesné biotopy, 1 druh obojživelníka, 3 druhy rýb a 1 druh cicavca viazané na tok Kysuce, majú priamu väzbu na riešené územie projektu.

Vplyvy na migráciu sa týkajú minimálne aj nasledovných SKUEV v okolí (SKÚEV 0642 Javornícky hrebeň, SKÚEV 0288 Kysucké Beskydy...), zároveň aj migrácie do susedných CHÚ, ako aj do ČR a Poľska.

Prvky RÚSES v riešenom území:

- NRBk II nadregionálny hydrický biokoridor vedie od Váhu riekou Kysuca cez Kysucké Nové Mesto, Čadcu až po Svrčinovec potokom Čierňanka. Spája množstvo regionálnych hydrických biokoridorov (tiež niektorých terestrických). Prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov. Riešený traťový úsek v súčasnosti križuje hydrický biokoridor mostným objektom cez rieku Kysuca v sžkm 278,964. Okrem toho bude navrhovaná činnosť križovať rieku Kysuca viacerými novými mostnými objektami, a to cestným mostom 271,239 (Variant 1 TIOP Juh), novým cestným mostom v nžkm 271,425 (Variant 2 TIOP Sever), rekonštrukciou existujúceho mosta v nžkm 271,409 (Variant 2 TIOP Sever) a novostavbami dvoch cestných mostov v nžkm 276,039 a nžkm 278,918 (oba varianty).
- RBk II spája viaceré biocentrá, je tvorený prevažne lesnými ekosystémami a lúčnymi priestormi, vrátane spoločenstiev ekotonu, vedie sčasti hrebeňom Javorníkov. Umožňuje pohyb terestrických živočíchov a zabezpečuje konektivitu v okrese Žilina. Železničná trať v riešenom úseku v súčasnosti biokoridor križuje približne v polohe nžkm 273,2 a 274,8.
- RBk VI hydricko-terestrický biokoridor vedúci riekou Bystrica. Umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Svojimi brehovými porastmi vytvára vhodné refúgiá pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy. Navrhovaná činnosť zasahuje do tohto koridoru vo Variante 2 TIOP Sever odstránením existujúcej lávky pre peších v nžkm 271,404 a výstavbou novej lávky pre peších a cyklistov v mierne odsadenej polohe.

Genofondové lokality:

- GLf 66 Sútok Kysuce s Bystricou. Ls1.3, Lk3, Lužné porasty Kysuce, *Matteuccia struthiopteris* a i.

KÓPIA

Vzhľadom na vyššie uvedené odporúča uvedenú správu o hodnotení činnosti na projekt „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR-Čadca-Krásno nad Kysucou“ za splnenia nasledovných podmienok:

1. Požadujeme šírku ekoduktu min. 80 m, optimálne 100 m.
2. Do dokumentácie k stavebnému povoleniu zapracovať navrhnuté opatrenia na zmiernenie vplyvov na ŽP v migračnej štúdii s.82, aj v správe - záverečné zhodnotenie.
3. Požadujeme mapu zmierňujúcich opatrení, z ktorej bude zrejmé kde, aké opatrenia a v akom rozsahu majú byť zrealizované. Zmierňujúce opatrenia je potrebné definovať jednoznačne, vecne a priestorovo ich vymedziť, aby bolo jasné čo kde a akým spôsobom vykonať.
4. Doplniť priepusty popod trať pre menšie živočíchy všade kde trať križuje potenciálne migračné koridory obojživelníkov, plazov, menších cicavcov (napr. les – rieka a jej alúvium, mokrade, lúčne biotopy a pod.).
5. Doplniť náhradné reprodukčné biotopy pre obojživelníky v blízkosti existujúcich aj budúcich priepustov (všade tam kde je na to priestor).
6. Obmedziť stavebné zásahy v koryte (vrátane jeho príbrežných častí) až do konca júla, keďže v našich podmienkach podľa referencií k neresu pĺža vrchovského dochádza dávkovite od apríla až do konca leta.
7. Pre zníženie miery negatívneho vplyvu na reprodukčnú schopnosť prítomnej populácie rýb pĺža vrchovského (*Sabanejewia balcanica*) je potrebné, aby boli bez zásahu zachované plytké príbrežné zóny toku s vhodným typom substrátu (t. j. štrkovito-kamenisté dno s jemnou vrstvou detritu, resp. piesčité nánosy), s hĺbkou vody do 0.5 m a prúdením s rýchlosťou do max. 0.5 $m.s^{-1}$, v ktorých prebieha vývin juvenilných jedincov predmetného nemigrujúceho fytolitofilného druhu.
8. Odporúčame overiť možnosť posunu ekoduktu južnejšie (max. o 100-150 m smerom ku Krásnu nad Kysucou). Tým by sa mohli lepšie využiť prírodné štruktúry na lokalite hlavne v podobe brehovej vegetácie rieky Kysuca, kde sú podľa migračnej štúdie aj prevládajúce pohyby živočíchov.
9. Variant 2 TIOP Sever plánovanej stavby „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca– Krásno nad Kysucou“ je prijateľný, za dodržania všetkých navrhovaných podmienok, kvôli ochrane druhov, biotopov a území NATURA 2000.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je relevantné s preferenciou variantu 2, ktorý sa odsúhlasuje ako environmentálne najprijateľnejší vyhodnotený variant v rámci tohto záverečného stanoviska za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti, pričom v rámci týchto opatrení sú zahrnuté aj tie, ktoré sú uvedené v predmetnom stanovisku.

8. Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej ochrany ovzdušia (stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/002862-002 zo dňa 04. 02. 2025)

Nie sú dotknuté záujmy ochrany ovzdušia, nakoľko predmetnou stavbou nebude zriadený zdroj znečisťovania ovzdušia podľa vyhlášky MŽP SR č. 248/2023 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia o ovzduší. S predkladaným zámerom Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany ovzdušia súhlasí, bez pripomienok.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko bez pripomienok.

9. Mesto Čadca, Mestský úrad v Čadci, oddelenie výstavby, územného plánovania, stavebného poriadku a dopravy (stanovisko č. VD/2842/855/2025/MKo, zo dňa 04. 02. 2025)

Mestu Čadca ako dotknutej obci bolo dňa 22. 01. 2025 doručené upovedomenie o začatí konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pre stavbu „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR - Čadca - Krásno nad Kysucou“ a následne sa uskutočnilo dňa 03. 02. 2025 v dotknutej obci v meste Krásno nad Kysucou spoločné verejné prerokovanie.

Mesto Čadca k predmetnej stavbe súhlasilo s navrhovaným zámerom a vydalo svoje pripomienky Vyjadrením k zámeru č. ŽP-1863-12/2023-Dur zo dňa 06. 12. 2023.

Po posúdení Správy o hodnotení a verejnom prerokovaní uvedenej stavby vydávame nasledovné stanovisko:

Mesto Čadca súhlasí so stavbou „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR -Čadca - Krásno nad Kysucou“ v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bez pripomienok.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko bez pripomienok.

10. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (stanovisko č. ŠOP SR/134-015/2025 zo dňa 04. 02. 2025) – stanovisko doručené po termíne

Identifikácia územia a charakteristika činnosti

Posudzovaný bol nulový variant a Variant 1 TIOP Juh a Variant 2 TIOP Sever, ktoré sa navzájom od seba líšia v rozsahu ovplyvnenia územia európskeho významu Sútok Kysuce s Bystricou (SKUEV0833).

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody

Navrhovaný úsek prechádza prevažne územím s 1. stupňom územnej ochrany, v blízkosti Krásna nad Kysucou zasahuje do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, kde platí 2. stupeň územnej ochrany. V širšom okolí, vo vzdialenosti cca 300 m, sa nachádza CHKO Kysuce. V území sa nachádza aj viacero prvkov ÚSES, napr. hydrický biokoridor NRBk II, ktorý prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly, RBk II, RBk VI, GLf Sútok Kysuce s Bystricou. V blízkosti vodných tokov je v území evidovaný výskyt biotopov Ls 1.1. Vŕbovo – topoľové nížinné lužné lesy a Ls 1. 3. Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy. V dotknutom území bol zaznamenaný výskyt viacerých chránených druhov živočíchov, z obojživelníkov napr. kunka žltobruchá, ropucha bradavičnatá, z rýb napr. hlaváč bieloplutvý, pĺž vrchovský a mrena severná. V území a jeho širšom okolí je dlhodobo evidovaný aj výskyt veľkých šeliem, medveďa hnedého, vlka dravého, rysa ostrovida a mačky divej.

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

KÓPIA

Predložená správa o hodnotení je spracovaná podľa Prílohy č. 11 zákona o posudzovaní vplyvov, jej súčasťou je viacero príloh: primerané hodnotenie vplyvov, migračná štúdia, prieskum bioty. K správe o hodnotení máme niekoľko pripomienok:

- v texte sa nesprávne uvádza kategória chránených území „chránený prírodný výtvor“ Vojtovský prameň, prameň Bukov. Správne má byť uvedené prírodná pamiatka Vojtovský prameň, prírodná pamiatka Bukovský prameň,
- na niektorých miestach textu je nesprávne uvedený názov druhu pĺž zlatistý (vrchovský) *Sabanejewia aurata*, správne by malo byť pĺž vrchovský (*Sabenejewia balcanica*),
- v zozname živočíšnych druhov vyskytujúcich sa v území odporúčame vypustiť losa mokraďového, ktorého posledný výskyt na Kysuciach bol zaznamenaný pred 50 rokmi.

K primeranému hodnoteniu máme niekoľko pripomienok:

- pri hodnotení vplyvov na predmety/ciele ochrany ÚEV – ryby, podľa nášho názoru nie je možné úplne vylúčiť aj priame vplyvy, nielen nepriame, s ktorými sa uvažuje. Počas stavebných prác, pri pohybe mechanizmov, pri zásahoch do toku pri stavbách mostov môžu byť niektoré druhy rýb ovplyvnené priamo, napr. druhy bentické a ich juvenilné štádiá, zahrabávajúce sa do sedimentov (*Sabanejewia sp.*), resp. sa ukrývajúce pod kameňmi na dne toku (*Cottus gobio*). Pri obidvoch variantoch je plánovaný nový most na prístupovej ceste k ekoduktu (most v nžkm 274,778) s jedným pilierom v koryte rieky Kysuca. Pri prejazdoch mechanizmov v koryte toku nie je vylúčená mortalita rýb, preto hodnotiť vplyv na ne len ako nepriamy nie je dostatočne objektívne. Dochádzať bude k vyrušovaniu rýb, najmä v prípade hlavátky, ktorá je výrazne teritoriálny druh so striktne vymedzeným habitatom. Každé takéto vyrušenie pôsobí ako stresový faktor s priamym dopadom na jeho správanie. Zmena teritória môže znamenať zhoršenie potravných podmienok, zvýšenú predáciu a pod.
- pri návrhoch zmierňujúcich opatrení nie je vhodné používať podmieňovací spôsob alebo navrhovať opatrenia vo forme odporúčaní (napr. str. 155, 156) zmierňujúce opatrenia je potrebné definovať konkrétne a jednoznačne, ideálne aj s priestorovým vymedzením.
- pre lepšiu prehľadnosť navrhovaných opatrení na zmiernenie vplyvov by bolo vhodné ich zobrazenie na mapovom podklade.

So závermi primeraného hodnotenia, ako aj s navrhovanými opatreniami na zmiernenie vplyvov súhlasíme.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Vyjadrujeme sa k plneniu špecifickej požiadavky, ktorá vyplynula zo stanoviska ŠOP SR k zámeru navrhovanej činnosti:

2.2.3 Vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti z hľadiska ochrany prírody a krajiny podľa nasledujúcich bodov, ktoré vyplynuli zo stanoviska Štátnej ochrany prírody SR, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce, listom (písomné podanie) č. l. CHKOKY/459-001/2023/PD, zo dňa 15. 11. 2023, napr.:

- Podrobne vyhodnotiť vplyvy na faunu, flóru a biotopy v oblasti výstavby nového TIOPu Krásno nad Kysucou vrátane vyvolaných vplyvov na prvky ÚSES v dotknutom území.

  Požiadavku považujeme za splnenú.

- Navrhnúť variantné riešenie bez realizácie TIOPu, resp. s umiestnením mimo územie NATURA 2000, SKUEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou alebo s minimalizovaním zásahov do tohto územia.

  Požiadavku považujeme za splnenú. Navrhnutý bol Variant 2 TIOP Sever s výrazne menším zásahom do ÚEV ako pôvodne navrhovaný variant (Variant 1 TIOP Juh).

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- 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.

  Požiadavku považujeme za splnenú. Pripomienky k primeranému hodnoteniu sú uvedené vyššie, v Hodnotení správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody.

- Identifikovať vplyvy na faunu a flóru dotknutého územia, ako aj na migračné trasy živočíchov a vyhodnotiť ich významnosť.

  Požiadavku považujeme za splnenú.

- Identifikovať kumulatívne vplyvy a vyhodnotiť ich významnosť

  Požiadavku považujeme za splnenú.

- Navrhnúť konkrétne zmierňujúce opatrenia pre všetky identifikované negatívne vplyvy. Navrhnúť konkrétne požiadavky na monitoring záujmov ochrany prírody a krajiny: prvky, čas a trvanie monitorovania.

  Požiadavku považujeme za splnenú.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Voči záverom hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou nemáme pripomienky, súhlasíme s výberom a odporúčaním Variantu 2 TIOP Sever.

Z primeraného hodnotenia na ciele ochrany ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou vyplynulo, že pri Variante 1 TIOP Juh bude významne negatívny vplyv na 3 druhy európskeho významu: hlaváč bieloplutvý, hlavátka podunajská, pĺž vrchovský a biotop európskeho významu 91E0 Lužné a vŕbovo topoľové jelšové lesy, zatiaľ čo pri Variante 2 TIOP Sever nebol identifikovaný významne negatívny vplyv na žiadny druh a ani biotop.

Súhlasíme s návrhom ekoduktu ponad železnicu v nadväznosti na plánovaný migračný objekt navrhovaný v súvislosti s realizáciou D3 v úseku Oščadnica – Čadca. Odporúčame preveriť aj možnosť jeho posunu južnejšie (približne 100-150 m), kde podľa migračnej štúdie v súčasnosti prevláda pohyb živočíchov. Nemáme výhrady k návrhu šírky ekoduktu (cca 100 m). Ekodukt je potrebné vybudovať ešte pred inštaláciou protihlukových clôn a oplotenia, aby v území nevznikla bariéra úplne nepriechodná pre živočíchy.

Medzi opatrenia na zmiernenie vplyvov odporúčame doplniť nasledovné opatrenie:

- V ďalších krokoch prípravy stavby navrhnúť väčší počet priepustov popod trať pre menšie živočíchy (napr. obojživelníky, plazy, menšie cicavce), v miestach kde sú na to dostupné možnosti a vhodné lokality (mimo intravilánov, v miestach križovania potenciálnych migračných koridorov plazov, obojživelníkov), na vhodných lokalitách doplniť náhradné reprodukčné biotopy pre obojživelníky (napr. v blízkosti existujúcich aj budúcich priepustov vytvoriť liahnisko pre obojživelníky, mokraď). Opatrenie má slúžiť na zmiernenie bariérového vplyvu modernizovanej trate, ktorá kvôli navrhovaným protihlukovým clonám takmer v celej dĺžke trate zamedzí prístup živočíchov k rieke.
- Všetky opatrenia navrhnuté na zmiernenie vplyvov považujeme za nevyhnuté premietnuť do záverečného stanoviska a neskôr ako podmienky do ďalších povoľovacích konaní.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Stanovisko je relevantné s preferenciou variantu 2, ktorý sa odsúhlasuje ako environmentálne najprijateľnejší vyhodnotený variant v rámci tohto záverečného stanoviska za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti, pričom v rámci týchto opatrení sú zahrnuté aj tie, ktoré sú uvedené v predmetnom stanovisku.

11. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce (stanovisko č. CHKOKY/014/001/2025/ZV,JH,IP zo dňa 30. 01. 2025)

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody

Riešený úsek v pôsobnosti Správy CHKO Kysuce sa nachádza v území, kde platí podľa Zákona o ochrane prírody NR SR č. 543/2002 Z. z. V znení neskorších predpisov, prvý a druhý stupeň ochrany.

Územia Natura 2000 dotknuté navrhovanou stavbou ako predpoklad ovplyvnenia kumuláciou vplyvov s projektmi nadväzujúcich úsekov:

- SKÚEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou - výmera: 44,78 ha, predmetom ochrany sú 4 lesné a nelesné biotopy, 1 druh obojživelníka, 3 druhy rýb a 1 druh cicavca viazané na tok Kysuce, majú priamu väzbu na riešené územie projektu.
- Vplyvy na migráciu sa týkajú minimálne aj nasledovných SKÚEV v okolí (SKÚEV 0642 Javornícky hrebeň, SKÚEV 0288 Kysucké Beskydy...), zároveň aj migrácie do susedných CHÚ, ako aj do ČR a Poľská.

Prvky RÚSES v riešenom území:

- NRBk II nadregionálny hydrický biokoridor vedie od Váhu riekou Kysuca cez Kysucké Nové Mesto, Čadcu až po Svrčinovec potokom Čierňanka. Spája množstvo regionálnych hydrických biokoridorov (tiež niektorých terestrických). Prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov. Riešený traťový úsek v súčasnosti križuje hydrický biokoridor mostným objektom cez rieku Kysuca v sžkm 278,964. Okrem toho bude navrhovaná činnosť križovať rieku Kysuca viacerými novými mostnými objektami, a to cestným mostom 271,239 (Variant 1 TIOP Juh), novým cestným mostom v nžkm 271,425 (Variant 2 TIOP Sever), rekonštrukciou existujúceho mosta v nžkm 271,409 (Variant 2 TIOP Sever) a novostavbami dvoch cestných mostov v nžkm 276,039 a nžkm 278,918 (oba varianty).
- RBk II spája viaceré biocentrá, je tvorený prevažne lesnými ekosystémami a lúčnymi priestormi, vrátane spoločenstiev ekotonu, vedie sčasti hrebeňom Javorníkov. Umožňuje pohyb terestrických živočíchov a zabezpečuje konektivitu v okrese Žilina. Železničná trať v riešenom úseku v súčasnosti biokoridor križuje približne v polohe nžkm 273,2 a 274,8.
- RBk VI hydricko-terestrický biokoridor vedúci riekou Bystrica. Umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Svojimi brehovými porastmi vytvára vhodné refúgiá pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy. Navrhovaná činnosť zasahuje do tohto koridoru vo Variante 2 TIOP Sever odstránením existujúcej lávky pre peších v nžkm 271,404 a výstavbou novej lávky pre peších a cyklistov v mierne odsadenej polohe.

Genofondové lokality:

- GLf 66 Sútok Kysuce s Bystricou. Ls1.3, Lk3, Lužné porasty Kysuce, *Matteuccia struthiopteris* a i.

Biotopy a chránené druhy viď. SOH a prieskum bioty.

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

1. Požadujeme variant 2 TIOP Sever, ktorý je po nulovom variante najprijateľnejší z hľadiska ochrany prírody.
2. Str. 93 SOH: nemáme údaje o výskyte *Solidago gigantea*, len *Solidago canadensis*.
3. Str. 101 SOH: nepredpokladáme výskyt *Gentiana verna* pri Vojtovskom prameni, jedná sa zrejme o zámenu s *Genliana cilliata*, ktorý nie je chránený, orlíček obyčajný nepatrí medzi chránené druhy.
4. Str. 101: chránený prírodný výtvor Vojtovský prameň zmeniť nasledovne: prírodná pamiatka Vojtovský prameň. Chránený prírodný výtvor prameň Bukov zmeniť nasledovne: prírodná pamiatka Bukovský prameň (všade v texte).
5. Str. 102: opätovne požadujeme zmeniť názov druhu pĺž zlatistý (vrchovský) *Sabanejewia aurata* nasledovne: pĺž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*).
6. Odporúčame odstrániť zo zoznamu živočíšnych druhov losa mokraďového (*Alces alces*). Jeho posledný výskyt na Kysuciach bol zaznamenaný v obci Oščadnica v roku 1976.
7. V primeranom posúdení na str. 157 horný odstavec nepoužívať podmieňovací spôsob, (napr. by bolo vhodné rekonštruovať...), alebo navrhovať opatrenia odporúčacieho charakteru v celom nasledujúcom texte kapitoly.
8. Hodnotenie vplyvov na predmety ochrany - ryby v primeranom hodnotení je spracované dostatočne, dalo by sa polemizovať či vplyvy budú skutočne len nepriame, nakoľko pri pohybe mechanizmov a zásahoch do toku v nadväznosti na budovanie novej mostnej konštrukcie, môžu byť niektoré druhy rýb ovplyvnené aj priamo, napr. druhy bentické a ich juvenilné štádiá, zahrabávajúce sa do sedimentov (*Sabanejewia sp.*), resp. sa ukrývajúce pod kameňmi na dne toku (*Cottus gobio*). Priama mortalita týchto druhov pri prejazde mechanizmov v koryte toku nie je vylúčená, preto hodnotiť vplyv na ne len ako nepriamy nie je dostatočne objektívne. Rovnako môže dochádzať k vyrušovaniu rýb na ich stanovištiach - najmä v prípade hlavátky, ide o teritoriálny druh so striktne vymedzeným habitatom, každé takéto vyrušenie pôsobí na daný druh ako stresový faktor s priamym dopadom na jeho správanie. Zmena teritória môže znamenať zhoršenie potravných a habitatových podmienok, zvýšenú predáciu a pod. Rovnako v tomto prípade nie je možné vylúčiť priamy vplyv, popri konštatovaných nepriamych vplyvoch.
9. Formuláre so súpisom: vymapovaných druhov nie sú súčasťou príloh, preto sa nedajú exaktne overiť zistené údaje o výskyte biotopov. Biotopy sú urobené: len pre časť územia SKÚEV 0833 Sútok Kysuce s Bystricou.
10. Do hodnotenia nebol braný dočasný záber biotopu európskeho významu 91E0 (lužné lesy), prašnosť, ani šírenie inváznych druhov rastlín počas výstavby, ako aj prevádzky.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia

Navrhovaný TIOP v rámci podmienok pre rozsah hodnotenia stavby bol umiestnený tak, aby boli minimalizované zásahy do územia NATURA 2000 oproti pôvodne navrhovanému variantu 1.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Variant 2 TIOP Sever plánovanej stavby „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR - Čadca; - Krásno nad Kysucou“ je prijateľný, za dodržania všetkých navrhovaných podmienok, kvôli ochrane druhov, biotopov a území NATURA 2000. Správa CHKO Kysuce odporúča uvedenú SOH za splnenia nižšie uvedených podmienok:

1. Požadujeme šírku ekoduktu min. 80 m, optimálne 100 m.
2. Do dokumentácie k stavebnému povoleniu zapracovať navrhnuté opatrenia na zmiernenie vplyvov na ŽP v migračnej štúdii s. 82, aj v správe - záverečné zhodnotenie.
3. Požadujeme mapu zmierňujúcich opatrení, z ktorej bude zrejmé kde, aké opatrenia a v akom rozsahu majú byť zrealizované. Zmierňujúce opatrenia je potrebné definovať

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

jednoznačne, vecne a priestorovo ich vymedziť, aby bolo jasné čo kde a akým spôsobom vykonať.

4. Doplniť priepusty popod trať pre menšie živočíchy všade kde trať križuje potenciálne migračné koridory obojživelníkov, plazov, menších cicavcov (napr. les - rieka a jej alúvium, mokrade, lúčne biotopy a pod.).
5. Doplniť náhradné reprodukčné biotopy pre obojživelníky v blízkosti existujúcich aj budúcich priepustov (všade tam kde je na to priestor).
6. Obmedziť stavebné zásahy v koryte (vrátane jeho príbrežných častí) až do konca júla, keďže v našich podmienkach podľa referencií k neresu pĺža vrchovského dochádza dávkovite od apríla až do konca leta.
7. Pre zníženie miery negatívneho vplyvu na reprodukčnú schopnosť prítomnej populácie rýb pĺža vrchovského {*Sabanejewia balcanica*) je potrebné, aby boli bez zásahu zachované plytké príbrežné zóny toku s vhodným typom substrátu (t. j. štrkovito-kamenisté dno s jemnou vrstvou detritu, resp. piesčité nánosy), s hĺbkou vody do 0.5 m a prúdením s rýchlosťou do max. 0.5 $m.s^{-1}$, v ktorých prebieha vývin juvenilných jedincov predmetného nemigrujúceho fytolitofilného druhu.
8. Odporúčame overiť možnosť posunu ekoduktu južnejšie (max. o 100 - 150 m smerom ku Krásnu nad Kysucou). Tým by sa mohli lepšie využiť prírodné štruktúry na lokalite hlavne v podobe brehovej vegetácie rieky Kysuca, kde sú podľa migračnej štúdie aj prevládajúce pohyby živočíchov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predloženého písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti doručeného podľa § 35 zákona:

Stanovisko je relevantné s preferenciou variantu 2, ktorý sa odsúhlasuje ako environmentálne najprijateľnejší vyhodnotený variant v rámci tohto záverečného stanoviska za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti, pričom v rámci týchto opatrení sú zahrnuté aj tie, ktoré sú uvedené v predmetnom stanovisku.

Všetky doručené stanoviská ku správe o hodnotení činnosti boli súhlasné, resp. žiadny pisateľ stanoviska v nich nevyjadril nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti. Všetky pripomienky z doručených stanovísk ku správe o hodnotení činnosti boli zahrnuté medzi požiadavky kapitoly zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska a je ich možno považovať za relevantné. V prípade, ak bol v rámci stanovísk preferovaný variant na realizáciou navrhovanej činnosti, tak vždy to bol variant 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona (kto a kedy vypracoval odborný posudok a jeho závery).

Odborný posudok k navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate v úseku štátna hranica SR/ČR – Čadca – Krásno nad Kysucou“ podľa § 36 zákona na základe určenia OÚ Čadca listom č. OU-CA-OSZP-2025/001150-003 zo dňa 22. 01. 2025 vypracoval Mgr. Tomáš Černohous, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 444/2008-OPV.

V odbornom posudku bola podľa § 36 ods. 9 zákona vyhodnotená najmä úplnosť správy o hodnotení činnosti, stanoviská podľa § 35 zákona, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty navrhovanej činnosti podľa § 22 ods. 2 zákona a návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak ide o likvidáciu, sanáciu alebo rekultiváciu, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Na základe priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, na základe stanovísk a vyjadrení predložených v priebehu posudzovania vplyvov na životné prostredie ku správe o hodnotení činnosti a k zámeru navrhovanej činnosti, záznamu zo spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, terénnej obhliadky a konzultácií, odborných vedomostí a poznatkov o procese posudzovania vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú činnosť a danej posudzovanej problematiky na realizáciu odporučil spracovateľ odborného posudku odsúhlasiť navrhovaný variant 2 za podmienky splnenia opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností uvedených v kapitole 3.7 odborného posudku. Za takejto podmienky konštatoval, že navrhovaná činnosť je prijateľná a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva realizovateľná a v predmetnom území za únosná.

Opatrenia a podmienky na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v kapitole 3.7 odborného posudku sú zakomponované do podmienok v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska. Zároveň sa v rámci tohto záverečného stanoviska odsúhlasuje variant 2 za podmienky realizovania opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tak ako sú uvedené v uvedenej kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti.

IV. Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia

Z hľadiska charakteru navrhovanej činnosti boli vplyvy hodnotené počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti boli v správe o hodnotení činnosti zdokumentované a vyhodnotené z hľadiska významnosti, z hľadiska dĺžky trvania, z hľadiska dosahu na receptor a z hľadiska vratnosti. Zároveň boli posúdené aj kumulatívne a synergické vplyvy súvisiace s navrhovanou činnosťou, ako aj s činnosťami, ktoré sú vykonávané, resp. sa plánujú vykonávať v dotknutom území.

Z predpokladaných pozitívnych a negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti počas jej výstavby a počas jej prevádzky na životné prostredie dotknutého územia vrátane zdravia obyvateľstva, stanovísk doručených k správe o hodnotení činnosti, priebehu a záznamu zo spoločného verejného prerokovania, konzultácií a za súčasného stavu poznania sú celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie vyhodnotené nižšie:

Vplyvy na obyvateľstvo

Realizáciou navrhovanej činnosti sú dotknutými bezprostredne obyvatelia obcí, ktorých zastavanými územiami trať prechádza (Krásno nad Kysucou a Čadca), resp. nepriamo aj neďalekých a nadväzujúcich obcí (Oščadnica). Dotknutí budú aj návštevníci príslušných obcí, ktorých sa budú dotýkať dočasné obmedzenia vyvolané stavebnými prácami, resp. trvalé zmeny železničnej a cestnej prepravy a prístupov pre peších.

Rozhodujúcim vplyvom výstavby a prevádzky modernizovanej železničnej trate na obyvateľstvo je hluk. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejaviť pri dlhodobých expozíciách prekračujúcich povolený hygienický limit. Najvýraznejšie sa negatívne vplyvy prevádzky trate prejavujú v zastavaných častiach obcí, kde sú obytné domy neraz situované v ochrannom pásme železničnej trate. V bezprostrednej blízkosti trate sa zároveň podložím prenášajú vibrácie, ktoré cez konštrukcie stavieb pôsobia priamo na obyvateľstvo a narúšajú najmä ich nočnú pohodu. Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí a vibrácií, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené, definuje vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov.

Etapa realizácie modernizácie trate bude spojená so zvýšenou hladinou hluku v blízkosti železničného telesa a súvisiacich stavebných objektov, ktorý naruší celkovú pohodu obyvateľstva v bezprostrednom okolí staveniska. Hlavnými zdrojmi hluku budú ťažké mechanizmy realizujúce zemné práce, stroje potrebné pri budovaní komunikácii a iných stavebných konštrukcií, prejazdy nákladných automobilov s materiálmi a pod. Toto nepriaznivé ovplyvnenie hladiny hluku však bude mať krátkodobý lokálny charakter s trvaním po dobu výkonu modernizačných prác a bude obmedzené predovšetkým na stavenisko a jeho okolie. Pôjde o mierne významný negatívny vplyv.

Na základe výsledkov merania hluku pri prevádzke na trati v spracovanej Vibroakustickej štúdii (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024) bolo na viacerých miestach obytných území alebo prítomnej roztrúsenej zástavby zistené prekračovanie prípustných hodnôt hluku stanovených aktuálne platnými právnymi predpismi. Z tohto dôvodu budú súčasťou navrhovanej činnosti viaceré protihlukové opatrenia, ktoré majú šírenie hlukovej záťaže zmierniť a napomôcť k dodržaniu prípustných hodnôt hluku pre všetky objekty dotknuté prevádzkou železničnej trate. Modernizáciou traťového úseku dôjde k výraznému zlepšeniu akustickej situácie v okolí železničnej trate, a to predovšetkým prostredníctvom inštalácie moderných technických prvkov priamo do telesa trate, skrátením doby prejazdov zvýšením traťovej rýchlosti a inštaláciou protihlukových opatrení vo forme protihlukových stien. Výsledkom bude zvýšená pohoda a kvalita života miestnych obyvateľov predovšetkým v obciach, ktorých zastavaným územím trať prechádza. Primárnym opatrením znižujúcim produkciu akustických emisií je použitie nového železničného zvršku sústavy UIC 60 s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch a

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

použitie minimálnej hrúbky koľajového lôžka pod spodnou plochou podvalu 0,35 m a zlepšenie technického stavu mostných objektov. V rámci ŽST Čadca sa uvažuje tiež so zabudovaním pružných prvkov do železničného spodku, a to v podobe podvalov s podvalovými podložkami alebo antivibračných rohoží. Kvalitatívny posun trate dáva predpoklad k zníženiu produkcie emisných hodnôt hluku priamo pri zdroji, čím sa zmenší aj dopad súčasnej hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo. Sekundárnym opatrením aplikovaným pre zníženie hluku produkovaného prejazdmi koľajových vozidiel je inštalácia protihlukových stien. Je navrhnutá v miestach, kde sa predpokladá prekračovanie príslušných hygienických limitov pre hluk zo železničnej dopravy aj po modernizácii železničnej trate, PHS majú prípadnú hlukovú záťaž zmierniť a napomôcť k dodržaniu prípustných hodnôt hluku pre všetky objekty dotknuté prevádzkou železničnej trate. V aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti sú PHS uvažované optimalizovane z hľadiska ich konštrukčnej výšky – navrhovaná je aplikácia PHS s obmedzením ich max. základnej výšky na 2,5 m, resp. 3,5 m v ŽST Čadca v kontakte s obytnou zástavbou, ktorej použitie sa opiera o doterajšie skúsenosti navrhovateľa. Optimalizovaný návrh zohľadňuje nielen efektivitu a účinnosť PHS vo vzťahu k vynaloženým investičným nákladom na ich realizáciu, ale rešpektuje i požiadavku na zachovanie komfortu cestujúcej verejnosti, aby nedošlo príliš vysokými PHS k vytvoreniu „tunela“ so zosilnením hlukom pre cestujúcich. Zároveň táto výška bola vyhodnotená ako optimálna z pohľadu krajinnej scenérie a minimalizácie bariérového efektu ich umiestnenia pozdĺž trate v dotknutej krajine a zníženia negatívneho psychologického pôsobenia stien na miestne obyvateľstvo v obciach, kde trať prechádza priamo ich zastavaným územím.

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

- Primárne protihlukové opatrenia budú zrealizované priamo na železničnom telese. Zabudovaný bude nový železničný zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, koľajové lôžko bude vybudované s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm a zriadená bude bezstyková koľaj so strojným brúsením koľajnicových pásov. V ŽST Čadca v oblasti, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hlukových emisií pre dodržanie hygienických limitov podľa platných právnych predpisov, je uvažované s využitím podvalov s podpodvalovými podložkami alebo s rohožami pod koľajovým lôžkom.
- Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hygienické limity, budú aplikované sekundárne protihlukové opatrenia - protihlukové steny (PHS). Ich konkrétna poloha a parametre budú stanovené na podklade vibroakustickej štúdie. Pre zvýšenie účinnosti budú PHS lokálne doplnené o prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane steny (DT) rešpektujúc zachovanie prechodového prierezu a voľného manipulačného priestoru podľa predpisov ŽSR.
- 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, použitie inovatívnych komponentov do konštrukcií železničného zvršku v zmysle povolení ŽSR a pod.). Tieto opatrenia bude možné vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce. Opatrenie bude možné vykonať len na základe súhlasu majiteľov dotknutých objektov.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Rámcový návrh vybudovania PHS podľa vibroakustickej štúdie sumarizuje nasledujúca tabuľka (navrhované protihlukové steny (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o., 2024):

chránená lokalita	*označenie PHS*	*umiestnenie PHS*	*staničenie PHS [km]*	*dĺžka PHS [m]*	*výška PHS [m] optimalizovaná**
Krásno nad Kysucou	*PHC 1 - Variant 1 TIOP Juh*	*vpravo*	*270,000 – 271,105*	*1105*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 1 - Variant 2 TIOP Sever*	*vpravo*	*270,000 – 271,345*	*1348*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 2*	*vľavo*	*270,940 – 271,420*	*480*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 3 - Variant 1 TIOP Juh*	*vpravo*	*271,100 – 271,795*	*695*	*2,5 + DT*
Krásno nad Kysucou	*PHC 3 - Variant 2 TIOP Sever*	*vpravo*	*271,345 – 271,795*	*450*	*2,5 + DT*
Oščadnica	*PHC 4*	*vpravo*	*273,220 – 273,560*	*340*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 5*	*vpravo*	*273,820 – 274,468*	*648*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 6*	*vpravo*	*274,577 – 275,697*	*1120*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 7*	*vpravo*	*275,697 – 275,500*	*803*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 8*	*vľavo*	*275,640 – 276,500*	*860*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 9*	*vľavo*	*276,500 – 277,300*	*800*	*2,5 + DT*
Horelica	*PHC 10*	*vpravo*	*276,500 – 277,945*	*1445*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 11*	*vľavo*	*277,645 – 279,200*	*1555*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 12*	*vpravo*	*278,090 – 278,485*	*395*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 13*	*vpravo*	*278,545 – 279,125*	*580*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 14*	*vľavo*	*279,537 – 279,682*	*145*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 15*	*vpravo*	*279,570 – 280,205*	*632*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 16*	*vľavo*	*279,935 – 280,695*	*760*	*3,5 + DT*
Čadca	*PHC 17*	*vpravo*	*280,290 – 280,425*	*135*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 18*	*vpravo*	*280,425 – 281,606*	*1181*	*2,5 + DT*
Čadca	*PHC 19*	*vľavo*	*280,830 – 281,430*	*600*	*2,5*

** DT - prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane PHS*
Vzhľadom na zložitosť nivelety terénu, ktorým je železnica vedená, lokálne geologické podložie a roztrúsenosť obydlí v dotknutom záujmovom území vychádza rozsah protihlukových opatrení v zmysle predikčného modelu nadpriemerne a nie je v plnom rozsahu realizovateľný. Preto bol navrhnutý optimalizovaný návrh protihlukových opatrení, ktorý zohľadňuje technické možnosti výstavby PHS, snahu o minimalizáciu negatívneho psychologického pôsobenia vysokých PHS na miestnych obyvateľov a na cestujúcich a zmiernenie zásahov do krajinnej scenérie. Výška PHS uvažovaná v optimalizovanom variante vychádza z doterajších skúseností navrhovateľa a zohľadňuje efektivitu PHS vzhľadom na vynaložené ekonomické náklady na ich realizáciu.

Definitívny rozsah PHS bude stanovený vo vyššom stupni prípravy navrhovanej činnosti, kedy dôjde aj k aktualizácii vibroakustickej štúdie na podklade podrobnej projektovej dokumentácie.

Keďže sú na trhu dostupné rôzne materiály (hliníkové, železobetónové, betónové, gumové, kovové, priehľadné materiály,..) a rôzne možné konštrukčné a tvarové prevedenia PHS, ich návrh a osadenie do prostredia budú riešené citlivo s prihliadnutím na ich estetické pôsobenie. Návrh bude primárne vychádzať z min. parametrov PHS stanovených v aktuálnej vibroakustickej štúdii. Mimo zastavaného územia budú uprednostňované prírodné materiály a jemnejšie farebné prevedenia studených odtieňov, ktoré pôsobenie PHS v krajine potlačia. V zastavaných územiach budú PHS dotvárať prítomnú zástavbu, ich návrh bude koordinovaný s požiadavkami samospráv, ktoré musia byť v súlade s príslušnými technickými ustanoveniami a vibroakustickou štúdiou. Rešpektovaná bude aj potreba minimalizácie

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

tunelového efektu pre cestujúcich železničnou dopravou, a to napríklad formou zapracovania časti protihlukových stien z priehľadných materiálov. Zohľadnené budú tiež požiadavky na ochranu prelietavajúceho vtáctva (napr. voľbou vhodného materiálu alebo farebného odtieňa, doplnením nálepiek a pod.). Konštrukčné, tvarové, materiálové a farebné prevedenie PHS bude navrhnuté v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti v rámci podrobnejšieho technického návrhu projektu v spolupráci s dotknutými obcami.

Vplyvy navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž dotknutého územia hodnotíme vo všetkých realizačných variantoch jej riešenia ako veľmi významné, pozitívne.

V prípade zachovania nulového variantu nedôjde k zlepšeniu technického vybavenia v dotknutom traťovom úseku ani k realizácii doplnkových protihlukových opatrení. Vo výsledku tak budú do času nevyhnutnej opravy prvky železničnej infraštruktúry ďalej opotrebovávané, a teda budú zdrojom výraznejších hlukových emisií v porovnaní s navrhovaným stavom. V nulovom variante je vplyv na akustickú situáciu dotknutého územia hodnotený ako významný, negatívny.

Dočasne budú zvýšené hladiny vibrácií v dôsledku realizácie stavebných prác, predovšetkým zemných a búracích prác, podbíjania koľajového lôžka, zakladania objektov (najmä vykonávania hlbinného zakladania), zhutňovania konštrukčných vrstiev vozoviek, drvenia stavebného odpadu, recyklácie materiálov a pod. Dočasné zvýšenie hladiny vibrácií bude časovo obmedzené práve na etapu samotného vykonávania stavebných prác a sústredené v mieste staveniska a súvisiacich plôch. Prenos vzniknutých vibrácií môže ovplyvniť statiku blízkej zástavby. V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov bude pred začatím stavebných prác vykonaná pasportizácia objektov v dosahu stavby a budú navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia (napr. podchytávanie budov, zosilňovanie základov a i.). Pôjde o krátkodobé, mierne negatívne vplyvy dočasného a lokálneho charakteru.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa zdroje vibrácií v zásade nezmenia. Hlavnými zdrojmi vibrácií budú prejazdy vlakových súprav a manipulácia so súpravami v priestoroch staníc formou ich posunov a nakládky a vykládky 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. Skúsenosti z výstavby a prevádzky železničných dráh dokazujú, že vibrácie vyvolané prejazdmi železničných koľajových vozidiel nepredstavujú z hľadiska zdravotných rizík pre obyvateľstvo významný faktor. Pre navrhovanú činnosť bola spracovaná Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024), ktorá hodnotila tiež šírenie vibrácií a otrasov koľajovou dopravou v záujmovom území. Štúdia je samostatnou prílohou správy o hodnotení. Podľa záverov tejto štúdie nie je predpoklad nadmerného šírenia vibrácií v území po realizácii navrhovanej činnosti, ktoré by presiahli platné limitné hodnoty určujúcich veličín zrýchlenia vibrácií a dynamickú odozvu spôsobenú technickou seizmicitou. Negatívne vplyvy z otrasov a vibrácií sa v hodnotených realizačných variantoch nepredpokladajú.

V prípade nulového variantu nedôjde k zlepšeniu technického vybavenia v dotknutom traťovom úseku ani k realizácii doplnkových protihlukových opatrení. Vo výsledku tak budú do času nevyhnutnej opravy prvky železničnej infraštruktúry ďalej opotrebovávané, a teda budú aj naďalej zdrojom vibrácií v porovnaní s navrhovaným stavom. Najviac postihnutými oblasťami aj naďalej zostanú lokality, kde sa žel. trať dostáva do kontaktu so zastavanou časťou mesta Čadca. V nulovom variante sú vplyvy vibrácií dotknutého územia hodnotené ako významný, negatívny.

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

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

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. Lokálne budú do telesa trate pod koľajové lôžko zabudované antivibračné rohože alebo podpodvalové podložky.

Spracovaná Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024) hodnotila šírenie vibrácií a otrasov koľajovou dopravou v záujmovom území. Na základe výsledkov meraní a predikcií možno konštatovať nasledovné:

- Prevádzka železničnej trate ako zdroj technickej seizmicity vyvoláva seizmické účinky, ktoré sa prenosovým prostredím šíria k receptoru, v tomto prípade do konštrukcie budov.
- Nové koľajové lôžko má z pohľadu vplyvu technickej seizmicity nižšie negatívne účinky na dotknuté územie v okolí železničnej trate ako existujúce koľajové lôžko pred modernizáciou.
- Zvýšenie traťovej rýchlosti pre nové koľajové lôžko po modernizácii má zvýšené negatívne účinky na dotknuté územia v okolí železničnej trate.
- Posudzované hodnoty ekvivalentného a maximálneho zrýchlenia vibrácií v referenčnom meracom bode vo vnútornom prostredí budov podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 neprekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín zrýchlenia vibrácií.
- Posudzované hodnoty efektívnej rýchlosti vibrácií v referenčnom stanovišti neprekračujú dynamickú odozvu spôsobenú technickou seizmicitou z hľadiska I. medzného stavu a netreba ich ďalej analyzovať, pokiaľ na referenčnom stanovisku efektívna rýchlosť vibrácií presiahne medze podľa STN EN 1998-1/NA/Z1.
- V meracích bodoch podľa výsledkov vykonaných analýz netreba vykonať dynamický výpočet.

Znečistenie ovzdušia patrí k faktorom negatívne ovplyvňujúcim zdravie obyvateľstva. Najvýznamnejšími zdrojmi znečistenia ovzdušia v dotknutom území sú automobilová doprava, sekundárna prašnosť zo stavebných aktivít a stredné a malé zdroje znečisťovania ovzdušia.

Počas výstavby dôjde k dočasnému zníženiu kvality ovzdušia v oblastí stavenísk a v ich bezprostrednej blízkosti a na hlavných prístupových trasách. Zdrojmi znečistenia ovzdušia budú búracie, zemné aj stavebné práce, zemníky sypkých materiálov, recyklačné základne, pohyby motorovej stavebnej techniky a súvisiaca automobilová doprava. Hlavnými produkovanými znečisťujúcimi látkami budú prachové častice (tuhé znečisťujúce látky) a emisie výfukových plynov zo spaľovacích motorov staveniskovej techniky a osobnej a nákladnej staveniskovej dopravy. Vplyv hodnotíme vzhľadom na rozsah jeho pôsobenia, dobu jeho trvania a charakter dotknutého územia ako negatívny, málo významný.

Prevádzka železničnej dopravy je spojená s produkciou tuhých znečisťujúcich látok prejazdmi koľajových vozidiel v dosahu do vzdialenosti cca 50 – 70 m od telesa trate. Navrhovaná činnosť sa týka modernizácie jestvujúceho koľajiska, kde je tento vplyv už prítomný, koncentrácie znečisťujúcich látok sú nízke. Ide o vplyv totožný pre realizačné varianty aj nulový variant. Vzhľadom na charakter a magnitúdu pôsobenia vplyvu hodnotíme vplyv ako nevýznamný.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Vplyvy na zdravie obyvateľstva v dôsledku ožiarenia prírodným ionizujúcim žiarením v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. v platnom znení neboli identifikované, keďže sa neočakáva v dôsledku výstavby ani prevádzky navrhovanej činnosti zvýšenie úrovne prírodného ionizujúceho ožiarenia. Rovnaké konštatovanie platí pre nulový variant.

Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavia dôsledkom vyššej technickej vybavenosti dotknutého úseku železničnej trate vrátane úprav súvisiacej železničnej infraštruktúry, a tiež v dôsledku vyvolaných zásahov do riešeného územia:

- Rekonštrukciou a výmenou všetkých zastaraných a opotrebovaných konštrukcií, častí a technického vybavenia sa znížia náklady na údržbu, prevádzku a opravy železničnej trate čerpané z verejných prostriedkov.
- Obnova technickej infraštruktúry vrátane zvýšenia vybavenosti dotknutých železničných staníc a zastávok a zvýšenie bezpečnosti prístupov cestujúcich zabezpečí vyšší komfort a zvýši celkovú úroveň a kultúru cestovania.
- Výmenou zabezpečovacích zariadení na existujúcich úrovňových železničných priecestiach ako možných kolíznych bodov a pridaním závor ako ďalšieho bezpečnostného prvku sa tiež zvýši bezpečnosť obyvateľov.
- Vybudovanie novej zast. Krásno nad Kysucou TIOP v oboch realizačných variantoch prispeje k lepšej dopravnej obslužnosti spádovej oblasti, ktorá zahŕňa okrem Krásna nad Kysucou aj Bystrickú a Oščadnickú dolinu. Vo výsledku modernizácia prispeje k zvýšeniu atraktivity železničnej dopravy a k zvýšeniu jej konkurencieschopnosti voči iným dopravným módom, predovšetkým voči individuálnej automobilovej doprave. Môže tak pomôcť presunu cestujúcich z individuálnej prepravy do prepravy hromadnej, ktorá je v prípade železničnej dopravy po plne elektrifikovanej trati zároveň nízkouhlíková. Zároveň môže kvalitnejšie železničné spojenie priniesť ďalší ekonomický rozvoj regiónu.

Samotná príprava stavby si vyžiada zvýšenú potrebu pracovných síl, čo bude znamenať nárast dočasných pracovných príležitostí v oblasti stavebníctva v dotknutom regióne.

Jednorazovým ekonomickým prínosom bude tiež odplata za výkup pozemkov potrebných pre umiestnenie stavebných objektov, resp. finančná kompenzácia za dočasne prenajaté pozemky potrebné pre realizáciu navrhovanej činnosti. Nepriamym ekonomickým prínosom dotknutých obcí bude tiež finančná náhrada za nevyhnutný výrub nelesnej drevinovej vegetácie prítomnej pozdĺž riešeného úseku trate v prípade, že spoločenská hodnota drevín určených na výrub nebude kompenzovaná náhradnou výsadbou.

Vplyvy navrhovanej činnosti na socioekonomické hodnoty dotknutého územia hodnotíme v princípe ako významné, pozitívne.

V prípade nulového variantu nedôjde k zlepšeniu technickej infraštruktúry dotknutého traťového úseku a nenastane zrýchlenie dopravy ani zníženie produkovanej hlukovej záťaže prejazdami koľajových vozidiel. V dotknutých staniciach a zastávkach budú aj naďalej využívané jestvujúce prechody na nástupištia bez adekvátnych úprav pre osoby so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie. Zachované v súčasnom stave zostanú všetky dotknuté križovania trate a cestných komunikácií, tzn. nedôjde k zvýšeniu bezpečnosti prejazdov zvýšením úrovne zabezpečovacích zariadení.

Rušivé vplyvy na dotknuté obyvateľstvo budú spojené s fázou výstavby navrhovanej činnosti – vykonávaním stavebných prác bude dočasne bude znížená kvalita života dotknutých obyvateľov predovšetkým v dôsledku nárastu prašnosti a hluku v lokalitách stavby a ich blízkom okolí, nárastom intenzity nákladnej dopravy a prípadnými súvisiacimi dopravnými obmedzeniami. Intenzita a plošný rozsah vplyvov výstavby budú závisieť od počtu a druhu nasadených mechanizmov, resp. od rozsahu a druhu vykonávaných stavebných prác. Príprava stavby však zároveň vyvolá potrebu nárastu potrebných pracovníkov, čím sa dočasne zvýši ponuka pracovných príležitostí v regióne. Nepriaznivo bude na pohodu a kvalitu života pôsobiť aj zvýšený pohyb motorových prostriedkov v dotknutom území i keď uprednostňovaná bude na dopravu materiálu na stavbu koľajová doprava. Stavebné práce

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

vyvolajú aj dočasné dopravné obmedzenia železničnej i cestnej dopravy v riešenom území - vplyvy na dopravu.

K významným negatívnym vplyvom na obyvateľstvo patrí zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie objektov a výkupy pozemkov). Lokálne budú potrebné výkupy pozemkov mimo plôch súčasného železničného telesa a tiež zriadenie vecných bremien na pozemkoch dotknutých vyvolanými stavebnými úpravami v okolí trate a vyvolanými investíciami. Za zábery pozemkov bude majiteľom poskytnutá adekvátna náhrada v súlade s platnými právnymi predpismi. Mimo železničné objekty sa v súčasnosti uvažuje:

- Variant 1 TIOP Juh bude vyžadovať odstránenie objektu bývania a objektu predajne Cyklosport na pozemku parc. č. C-KN 6780/1,
- Variant 2 TIOP Sever bude vyžadovať odstránenie niekoľkých objektov betónových garáží na parcelách C-KN 6417/55, 6417/56, 6417/57, 6417/58, 6417/59, 6417/60, 6417/61, 6417/62, 6417/63, 6417/64, 6417/65, 6417/66, 6417/67, 6417/68, 6417/69 a 6417/70 v k. ú. Krásno nad Kysucou a súčasne odstránenie objektu individuálnej výstavby na parcele č. C-KN 12606 v k ú. Krásno nad Kysucou.

Vplyvy realizačných variantov na pohodu a kvalitu života obyvateľov vo fáze výkonu stavebných prác hodnotíme ako významné.

Vo všeobecnosti, modernizácia železničnej trate prinesie zlepšenie súčasného stavu dotknutej železničnej infraštruktúry, a s tým spojené zlepšenie krajinného obrazu, zníženie súčasného negatívneho pôsobenia trate na jej okolie, skvalitnenie železničnej prepravy a zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti. Vyvolá však i lokálne zmeny organizácie dopravy a lokálne zásahy do krajiny v dôsledku realizácie niektorých nových stavebných objektov (najmä objektov z veľkým priestorovým dosahom ako nové mosty, súvisiaca cestná infraštruktúra, PHS,..). Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate bude významným pozitívnym vplyvom najmä zníženie súčasnej hlukovej záťaže železničnej prevádzky inštaláciou moderných technických prvkov priamo do telesa trate, skrátením doby prejazdov, a tiež inštaláciou navrhovaných protihlukových opatrení. Vo výsledku bude zvýšená pohoda a kvalita života miestnych obyvateľov.

Výstavba a inštalácia protihlukových stien najmä v zastavaných častiach obcí však súčasne naruší krajinnú scenériu a bude predstavovať novú vizuálnu bariéru v dotknutom území.

Vplyv prevádzky navrhovanej činnosti po vykonaní modernizácie trate na pohodu a kvalitu života obyvateľov hodnotíme vo všeobecnosti ako pozitívny, významný.

Pri Variante 1 TIOP Juh je prístupová komunikácia k novej zastávke, a teda celý rozsah cestnej dopravy vrátane autobusov zo spádových oblastí (Bystrická a Oščadnická dolina), smerovaná cez obytnú zástavbu mesta, a zároveň okolo areálu ZŠ Krásno nad Kysucou. V tejto oblasti tak dôjde k zvýšeniu intenzít cestnej dopravy v zastavanom území mesta a z toho plynúcich sprievodných negatívnych javov (zvýšenie hlučnosti a zníženie kvality ovzdušia). Vplyv prevádzky navrhovanej činnosti po vykonaní modernizácie trate na pohodu a kvalitu života obyvateľov v tomto variante preto hodnotíme vo všeobecnosti ako pozitívny, mierne významný.

V prípade voľby nulového variantu zostane súčasný stav bez zmeny, resp. aj naďalej bude dochádzať k postupujúcej opotrebovanosti a degradácii jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry s pôsobeniami z toho plynúcimi (postupné zvyšovanie hlukovej záťaže, postupné znižovanie kvality železničnej infraštruktúry spojené s dočasnými dopravnými obmedzeniami a nárastom potrebných opráv, spomaľovanie prepravných časov, zachovanie nižšieho zabezpečenia kolíznych miest, a pod.). Vplyv nulového variantu na pohodu a kvalitu života dotknutých obyvateľov možno označiť na negatívny, významný.

Navrhovaná činnosť vo všetkých hodnotených variantoch prispeje k zvýšeniu bezpečnosti železničnej, cestnej i pešej dopravy v riešenom území.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Železničná doprava patrí medzi najbezpečnejšie druhy dopravy. K vyššej bezpečnosti prispieva zavádzanie novej zabezpečovacej techniky obmedzujúcej zlyhanie ľudského faktora, zvýšenie zabezpečenia úrovňových železničných priecestí pre zvýšenie bezpečnosti možných kolíznych bodov vlakov s cestnými motorovými vozidlami.

V dotknutých staniciach a zastávkach budú zriadené nové nástupištia s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich, čím sa zabezpečí bezkolízny prístup pre cestujúcu verejnosť. Zabezpečený bude aj bezproblémový prístup cestujúcim s obmedzenými schopnosťami pohybu. V riešených dopravniach dôjde tiež k obnove a modernizácii informačných a orientačných prvkov.

K zvýšeniu bezpečnosti dopravy prispejú tiež rekonštrukcie existujúcich mostných objektov, z ktorých sú už v súčasnosti mnohé technicky nevyhovujúce.

K zvýšeniu bezpečnosti železničnej dopravy v dotknutom úseku prispeje tiež výstavba oporných a zárubných múrov pre zaistenie stability svahov.

Vplyv navrhovanej činnosti na bezpečnosť dopravy v dotknutom území hodnotíme ako veľmi významný, pozitívny.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

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 nových mostných objektov železničných i cestných. 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. Realizované budú predovšetkým na rizikových úsekoch s prítomnosťou svahových deformácií, resp. svahov s nepriaznivými sklonovými pomermi.

Trasa železničnej trate prechádza svahmi, ktoré sú postihnuté svahovými deformáciami, zosuvmi. Najrozsiahlejšie zosuvné územia sa nachádzajú na svahoch v úseku trate v žkm cca 271,702 – 272,719, 273,018 – 272,120, 273,313 – 274,500 a 274,837 – 275,736. Zosuvy sú plošné až frontálne, lokálne blokové, stabilizované, miestami potencionálne, ale aj aktívne. Ide o flyšové oblasti, ktoré sú náchylné k obnoveniu zosuvnej aktivity v prípade mimoriadnych atmosférických zrážok alebo náhleho topenia snehu, čím môžu priamo ohroziť aj teleso trate. Stavebné práce bude v dotknutom území nevyhnutné realizovať tak, aby prípadné zásahy do svahov boli minimalizované a 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 zárubných a oporných múrov, a tiež pre prípadné návrhy efektívnych opatrení na elimináciu rizika vzniku svahových deformácií počas výkonu stavebných prác aj

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

počas prevádzky železničnej trate. V prípade potreby bude navrhnutá tiež stabilizácia rizikových svahov v bezprostrednej blízkosti telesa trate.

Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti bude odstránenie štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku súčasného telesa trate znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením.

Do priestoru ŽST Čadca priamo zasahuje potvrdená environmentálna záťaž CA (004)/Čadca - ŽSR – depo. Ide o areál rušňového depa, kde v minulosti bola potvrdená prítomnosť znečistenej zeminy a znečistenia podzemných vôd. Vzhľadom na to, že v území prebiehali sanačné práce (sanácia zemín ex-situ, in-situ, odstránenie voľnej fázy ropných látok, sanačné čerpanie podzemnej vody), prostredníctvom ktorých boli dosiahnuté stanovené cieľové hodnoty sanácie, environmentálne riziká boli eliminované na úroveň akceptovateľného rizika. 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.

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.).

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.

Vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie hodnotíme ako mierne významné vzhľadom na ich prevažne lokálny charakter a predpokladané intenzity.

Železničná trať v dotknutom území nie je novým prvkom, realizáciou navrhovaných prác dôjde predovšetkým k zmene technického vybavenia existujúcej trate a spevneniu existujúcich násypových a zárezových svahov. K vybudovaniu nového násypového telesa trate dôjde len v mieste preložky na začiatku riešeného úseku. Vplyv navrhovanej činnosti na morfológiu dotknutého územia bol identifikovaný v mieste navrhovanej preložky trate v žkm 270,150 – 270,900 a v mieste výstavby prístupovej cestnej infraštruktúry k novému TIOPu Krásno nad Kysucou (či už na vysokých násypoch vo Variante 1 TIOP Juh alebo na geotechnických konštrukciách vo Variante 2 TIOP Sever). Vplyv na morfológiu dotknutého územia hodnotíme ako málo významný.

Železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru, chráneného ložiskového územia ani do významnej geologickej lokality. Vzhľadom na charakter prác a polohu lokalít výskytu nerastných surovín a významných geologických javov od miest stavby nie je predpoklad žiadneho ovplyvnenia týchto zložiek životného prostredia. Z hľadiska ochrany horninového prostredia a krajiny bude žiaduce pre výstavbu využívať prioritne jestvujúce zdroje materiálov, resp. získané suroviny z výkonu stavebných prác, aby nedochádzalo k otváraniu nových zdrojov v blízkosti stavby, ktoré znehodnocujú kvalitu krajiny.

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 navrhovanej činnosti na geologické a geomorfologické pomery dotknutého územia počas prevádzky hodnotíme ako nulové (bez vplyvu).

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Realizačné varianty sa líšia v rozsahu nových stavebných objektov – súčasťou oboch variantov bude nový cestný most ponad rieku Kysuca i keď v rozdielnej polohe, v prípade Variantu 2 TIOP Sever bude vybudovaná aj lávka cez rieku Bystrica a vyplynula potreba rekonštrukcie železničného mosta cez Kysucu. V prípade tohto variantu preto bude preto zásah do horninového prostredia výraznejší, pôjde však o minimálny rozdiel odvíjajúci sa od zvoleného spôsobu zakladania objektov.

Nulový variant nepredstavuje nový zásah do prostredia. Aj naďalej by v tomto prípade bolo prítomné riziko aktivizácie svahov priľahlých ku trati, ktoré už v minulosti nepriamo ovplyvnili železničnú trať vyvolaným posunom geometrickej polohy koľaje a znížením stability násypu s potrebou menších opráv.

Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy

Vzhľadom na prebiehajúcu klimatickú zmenu, stále narastajúce nároky spoločnosti na mobilitu a výrazne zníženú kvalitu ovzdušia mestských aglomerácií sa zavádzanie ekologickejších a udržateľnejších foriem dopravy stalo jedným z hlavných cieľov EÚ, Slovenska aj vyspelých miest. Podporu udržateľnejšej mobilite a opatreniam pre zníženie emisií znečisťujúcich látok vyjadruje aj európske spoločenstvo, ktoré tieto ciele pretavilo do viacerých prijatých strategických dokumentov vrátane European Grean Deal, v rámci ktorej bola prijatá Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (2020). Ekologizácia mobility, zníženie emisií a zvýšenie udržateľnosti prepravy vrátane podpory hromadnej verejnej dopravy patria k hlavným požiadavkám udržateľného rozvoja (The New European Urban Mobility Framework, 2021). Mnohé štúdie a prieskumy potvrdili význam verejnej dopravy v znižovaní emisií (UNECE, 2015), pričom ústrednú úlohu pri prechode dopravy na väčšiu udržateľnosť zohrávajú nízkoemisné formy (Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu, Slovenska, 2022). Moderná železničná doprava svojím charakterom patrí k vhodným nástrojom na zabezpečenie udržateľného rozvoja spoločnosti z pohľadu prebiehajúcej klimatickej zmeny, a tiež k nástrojom na zníženie príspevkov k produkcii skleníkových plynov.

Podpora železničnej dopravy ako ekologickej a nízkouhlíkovej formy dopravy patrí k mitigačným opatreniam navrhnutým v rámci stratégií adaptácie EÚ a Slovenska na nadchádzajúcu zmenu klímy (trať je prevádzkovaná na elektrickú trakciu a v mieste prevádzky neprodukuje znečisťujúce látky typické pre motorové dopravné prostriedky so spaľovacími motormi vrátane oxidu uhoľnatého CO, oxidu uhličitého CO_2 a oxidov dusíka NOx). Železničná doprava využívajúca trakciu prispieva tiež k zníženiu nárokov na spotrebu uhľovodíkových palív. Modernizácia železničnej dopravnej cesty skvalitní železničnú dopravu pre užívateľov v medzinárodnom, celonárodnom, regionálnom i lokálnom meradle. Zvýšenie bezpečnosti, plynulosti aj kapacity železničnej dopravy zvýši jej konkurencieschopnosť voči IAD. Zníženie intenzity IAD na cestných komunikáciách prestupom cestujúcich do hromadnej, železničnej dopravy prispeje k zníženiu množstva emisií vypúšťaných automobilmi nielen na území mesta Bratislava, ale aj v širšom okolí.

Etapa výstavby bude mať v princípe minimálny vplyv na klimatické pomery. Produkcia exhalátov motorových prostriedkov využívaných pre potreby stavby bude nevýznamného rozsahu.

Navrhované úpravy môžu mať vplyv na mikroklimatické pomery v lokálnom meradle v bezprostrednom okolí železničnej trate a na dotknutých cestách. Navrhovaná činnosť prispeje k zmenšeniu výparu a infiltračnej schopnosti dotknutého územia na plochách stavby odstránením súčasnej vegetácie, zvýšením podielu nepriepustných povrchov a lokálnou zmenou odtokových pomerov v dôsledku budovania nových odvodňovacích systémov a nových násypov a zárezov. Navrhované stavebné aktivity, najmä navýšenie spevnených plôch, lokálne podporia šírenie tepla a sucha. Navrhnuté úpravy terénu nepredstavujú zmenu

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

reliéfu, ktorá by mohla spôsobiť registrované ovplyvnenie prúdenia vzduchu alebo významnú zmenu insolácie alebo iných fyzikálnych charakteristík. Inštalované PHS budú novou bariérou prúdiacemu vzduchu, čo v týchto miestach prenesie produkovanú prašnosť do vyšších vrstiev atmosféry, vzhľadom na nízku intenzitu produkcie týchto látok počas prejazdov vozidiel však pôjde o minimálny vplyv. Vlastná zmena mikroklímy bude zodpovedať zmene v rastlinnom kryte.

V porovnaní s konvenčnou automobilovou dopravou, možno príspevok železničnej prevádzky k produkcii tuhých znečisťujúcich látok TZL prejazdmi koľajových vozidiel považovať za zanedbateľný.

Navrhovaná činnosť rešpektuje potrebu adaptácie dotknutého územia na prebiehajúcu zmenu klímy, a preto sú v rámci technického návrhu zapracované relevantné opatrenia v súlade s princípmi prijatých adaptačných stratégií a akčných plánov (Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy, 2019; Akčný plán pre implementáciu Stratégie adaptácie SR na zmenu klímy, 2021). Navrhované technické riešenie uprednostňuje odvádzanie vôd z povrchového odtoku do vsaku v mieste dopadu zrážkových vôd, pre stavebné objekty budú preferované svetlé odrazivé povrchy, súčasťou navrhovanej činnosti sú vegetačné úpravy stavbou dotknutých plôch vrátane výsadby vzrastlej zelene na stavebne neobsadených plochách, a pod.

S ohľadom na zapracovanie navrhovaných mitigačných a adaptačných opatrení v súlade so spomínanými stratégiami a na zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy ako nízkouhlíkového spôsobu dopravy oproti IAD hodnotíme celkový vplyv modernizácie predmetného úseku železničnej trate na mikroklimatické pomery dotknutého územia ako pozitívny, mierne významný.

Navrhovaná činnosť patrí ku kritickej dopravnej infraštruktúre, ktorú je potrebné adaptovať a technicky pripraviť na očakávané dopady zmeny klímy. Na národnej úrovni je vypracovaná Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia (MŽP SR, 2019), ktorá špecifikuje adaptačné opatrenia pre jednotlivé sektory, vrátane sektoru železničná doprava:

- zvýšenie finančného limitu na prostú reprodukciu základného majetku železníc, zabezpečenie cielených inžinierskogeologických prieskumov v oblastiach náchylných na zosuvy,
- preventívny výrub stromov a odstraňovanie porastov trávy v celom obvode dráhy na zníženie rizík spojených s extrémnymi prejavmi počasia,
- budovanie ochranných zábran pri geologicky a poveternostne rizikových oblastiach,
- zlepšovanie ekologickej priestupnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy a zabezpečenie migračných koridorov, zamedzenie fragmentácii krajiny.

Pre navrhovanú činnosť boli na základe klimatických charakteristík dotknutého územia identifikované rizikové klimatické javy, na ktoré dotknuté územie vykazuje zvýšenú citlivosť. Z hľadiska expozície navrhovanej činnosti rizikovými klimatickými javmi bola identifikovaná zvýšená expozícia silným dažďom a záplavami, keďže tieto faktory nie sú ojedinelým úkazom v riešenom území a v budúcnosti sa očakáva nárast ich početnosti a pravdepodobne aj zintenzívnenie ich prejavov. Dotknutý úsek železničnej trate vykazuje tiež lokálne známky citlivosti voči klimatickému javu zosuvy. Oba uvedené javy môžu spôsobiť poškodenia prvkov železničnej infraštruktúry a nepriaznivo ovplyvniť aj železničnú prevádzku, resp. ich dopady je potrebné odstraňovať s využitím doplnkovej energie a dodatkových nákladov. Technické riešenie navrhovanej činnosti predstavuje pozitívny krok pre elimináciu potenciálnych nepriaznivých dopadov zmeny klímy na železničnú dopravu, modernizáciou trate sa zapracovaním adaptačných opatrení do technického návrhu odstránia alebo minimalizujú potenciálne riziká. V ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti bude vypracovaný podrobný inžinierskogeologický prieskum, ktorý na základe poznania lokálneho prostredia navrhne také riešenie, ktoré zabezpečí dostatočnú odolnosť technického návrhu voči potenciálnym

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

zosuvom. Spracované bude tiež posúdenie rizika a dosahu priebehu povodňového prietoku Q_{100} rieky Kysuce a jej prítokov, na základe ktorého bude navrhnuté také riešenie, ktoré zabezpečí dostatočnú odolnosť technického návrhu voči priebehu záplav.

Vzhľadom na dlhodobé územné zastabilizovanie železničnej trate v riešenom území, stavebno-technický návrh projektu a prijaté opatrenia sa významné riziko vplyvom zmeny klímy vyvolávajúce závažné poškodenie železničnej infraštruktúry alebo trvalé znemožnenie železničnej dopravy v danom úseku vyžadujúce zásadnú zmenu technického riešenia alebo prijatie mimoriadnych krízových opatrení nepredpokladá.

Z hľadiska porovnania jednotlivých realizačných variantov možno konštatovať, že Variant 1 TIOP 1 Juh je z pohľadu vplyvu na mikroklimatické pomery dotknutého územia a rizika pôsobenia nepriaznivých dôsledkov zmeny klímy na navrhovanú činnosť menej priaznivý – ide o variant s vyšším podielom nevyhnutných výrubov drevín (65 301 m^2 oproti uvažovaným 56 526 m^2 pri Variante 2 TIOP Sever) a umiestnením zastávky vrátane jej súvisiacej infraštruktúry v inundačnom území rieky Kysuca, čo môže viesť k lokálnej zmene odtokových pomerov územia. V súvislosti s lokalizáciou hrozí pre tento variant tiež zvýšené riziko expozície pre klimatický jav záplavy.

Nulový variant nepredstavuje nový zásah do prostredia, avšak znamená zachovanie súčasného stavu bez zmeny, tzn. súčasného stavu železničnej infraštruktúry bez adekvátnych adaptačných opatrení, so zhoršujúcim sa technickým stavom a vyššou zraniteľnosťou voči nadchádzajúcej zmene klímy a pôsobeniu rizikových klimatických javov. Citlivými sú úseky vedené pri potenciálnych a aktívnych zosuvoch a rizikových svahoch a vlastne celé teleso trate trasované pozdĺž toku Kysuce, kde už dnes v miestach priblíženia trate k toku dochádza k postupnej erózii železničného násypu. Nulový variant možno preto z hľadiska vplyvu na mikroklímu a z pohľadu zraniteľnosti trate voči negatívnych dôsledkom zmeny klímy označiť za negatívny.

Vplyvy na ovzdušie

Počas výstavby navrhovanej činnosti bude na stavenisku a v jeho okolí dočasne znížená kvalita ovzdušia predovšetkým tuhými znečisťujúcimi látkami (prachovými časticami). Zdrojmi znečisťujúcich látok budú búracie práce, zemné práce, výkopové a stavebné práce, stavebné mechanizmy, zemníky sypkého materiálu a dočasné depónie zeminy, recyklačné základne na drvenie a triedenie surovín a nákladné automobily prevážajúce stavebný materiál, suroviny a odpady. Z hľadiska zvýšenej prašnosti prostredia budú citlivými najmä lokality nachádzajúce sa priamo v zastavaných územiach dotknutých obcí. Zdrojom tuhých znečisťujúcich látok budú aj plošné zdroje (stavenisko), z ktorých sa napriek realizovaným opatreniam môžu prachové častice v prípade nepriaznivej poveternostnej situácie šíriť do okolia. Uvedený vplyv bude málo významný, prevažne lokálneho charakteru, krátkodobý, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác.

Prašnosť vyvolaná stavebnými prácami bude zmierňovaná prijatými opatreniami, najmä:

- prekrývaním objektov fóliami pri demolačných prácach,
- kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia,
- čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska,
- prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami, resp. skladovaním takéhoto materiálu v zastrešených alebo uzatvárateľných priestoroch,
- koordináciou presunov stavebnej techniky.

Zdrojom znečistenia ovzdušia bude tiež súvisiaca osobná a nákladná doprava. Produkované emisie výfukových plynov budú prispievať k zníženiu kvality ovzdušia nielen v okolí stavenísk, ale i na prístupových trasách. Zmiernenie produkcie exhalátov z motorových prostriedkov bude snaha primárne na dopravu materiálu a techniky zabezpečiť prostredníctvom samotnej trate. V prípade, že bude potrebné využitie cestnej dopravy bude

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

snahou zabezpečiť koordináciu presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás mimo obytné územia.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate nie je predpoklad nárastu emisií znečisťujúcich látok oproti súčasnému stavu z dôvodu elektrifikácie železničnej trate. Prevádzka elektrických lokomotív minimálne prispieva k znečisteniu ovzdušia v mieste uskutočnených prejazdov.

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 zmierni čiastočným znížením rozptylu prachových častíc doplnením výsadby vegetácie a osadením obojstranných PHS v oboch realizačných variantoch v zastavaných častiach obcí.

Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové náhradné zdroje el. energie, ktoré budú kategorizované ako nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia. Osadené budú tiež nové zariadenia obsahujúce F-plyny, tzn. nové klimatizačné zariadenia zabezpečujúce stálu prevádzkovú teplotu vybraných technológií. Pre tieto zdroje bude potrebné postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany ovzdušia.

Pozitívnym dopadom modernizácie železničnej trate je zníženie emisií oxidu uhličitého CO_2 v hodnotenom traťovom v dôsledku zvýšenia plynulosti železničného spojenia, ktoré poskytne atraktívnu alternatívu najmä voči individuálnej automobilovej doprave. Navrhovaná činnosť má za cieľ zrýchlením železničného spojenia a zvýšením jeho komfortu, plynulosti a bezpečnosti zvýšiť záujem cestujúcej verejnosti o využívanie železničnej dopravy, keďže predstavuje ekologickú alternatívu k cestnej doprave, ktorá je významným zdrojom emisií znečisťujúcich látok.

Súčasťou navrhovanej činnosti sú vegetačné úpravy, ktoré prispejú k zníženiu potenciálnej veternej erózie dotknutých svahov železničného násypu a svahov a priekop oporných a zárubných múrov, a ďalších stavbou dotknutých plôch, ktorými sa zníži potenciálna prašnosť v prostredí. Vegetačné úpravy zároveň zlepšia mikroklimatické a hygienické pomery dotknutého územia zachytávaním drobných prachových častíc.

Rozdiel medzi variantmi bude predstavovať etapa výstavby - samotné umiestnenie staveníska a vedenie staveniskovej dopravy. Pri Variante 1 TIOP Juh budú stavebné práce prebiehať aj v rámci obytnej časti mesta Krásno nad Kysucou, kde bude budovaná prístupová cesta k TIOPu na ul. Násypy a nový cestný most v nžkm 271,239. V tomto variante bude stavenisková doprava pravdepodobne počas výstavby zastávky a súvisiacich prístupov vedená (vzhľadom na absenciu alternatívneho prístupu) aj cez obytnú zónu mesta. Vo Variante 2 TIOP Sever budú stavebné práce na prístupových cestách k TIOPu prebiehať v rámci priemyselnej zóny mesta Krásno nad Kysucou popri areáli 3 Energy s.r.o. Počas výstavby zastávky a súvisiacich prístupov bude stavenisková doprava vedená cez priemyselnú zónu mesta. Aj z hľadiska vplyvov na ovzdušie počas prevádzky navrhovanej činnosti je menej priaznivý Variant 1 TIOP Juh, keďže prístupová cestná doprava na novú zastávku (ako producent znečisťujúcich látok) je vedená obytnou časťou mesta Krásno nad Kysucou a okolo ZŠ s dlhodobým pobytom osôb.

Nulový variant zachováva súčasný, zhoršujúci sa stav železničnej infraštruktúry so sprievodnými negatívnymi javmi – zhoršujúci sa stav železničného zvršku a spodku a narastajúca potreby opráv vyvolá spomalenie jazdných časov a nárast dopravných obmedzení s následkom postupného znižovania záujmu o tento typ dopravy a uprednostňovaním konkurenčnej cestnej automobilovej dopravy, ako jedného z hlavných zdrojov znečisťovania ovzdušia.

Vplyvy na vodné pomery

Keďže cieľom navrhovanej činnosti je zlepšenie technického stavu železničnej dopravnej cesty, jej súčasťou sú tiež návrhy rekonštrukcií železničných mostov vrátane mostov

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

križujúcich vodné toky. Navrhovaná činnosť vyvolá zásahy do viacerých vodných tokov, ktoré železničná trať prekonáva v súčasnom alebo navrhovanom trasovaní (viď tabuľka nižšie).

Zásahy do dotknutých vodných tokov budú spočívať najmä v odstránení brehovej a náletovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu v mieste otvorených korýt pod mostnými objektmi a v krátkych nadväzujúcich úsekoch pred a za mostami, z odstránenia prítomných naplavenín v korytách tokov v mieste realizácie prác a z prípadnej trvalej úpravy a spevnenia dna a brehov v tých miestach, kde to bude potrebné z hľadiska bezpečnosti stavby.

Miesta križovania dotknutého traťového úseku s vodnými tokmi:

vodný tok	nžkm	zásah
bezmenný vodný tok	270,607	novostavba žel. mosta na preložke trate
	271,275	kompletná prestavba žel. mosta
Kysuca	271,239	novostavba cestný most (Variant 1 TIOP Juh)
Bystrica	271,404	novostavba lávky pre peších (Variant 2 TIOP Sever)
Kysuca	271,409	prestavba existujúceho mosta - stará žel. vlečka (Variant 2 TIOP Sever)
Kysuca	271,425	novostavba cestného mosta (Variant 2 TIOP Sever)
Gavlasov potok	271,702	rekonštrukcia, resp. prestavba žel. mosta
bezmenný vodný tok	273,579	rekonštrukcia, resp. prestavba žel. mosta
Kysuca	274,778	novostavba cestný most
bezmenný vodný tok	276,039	rekonštrukcia, resp. prestavba žel. mosta
	276,366	rekonštrukcia, resp. prestavba žel. mosta
	277,257	prestavba rúrového priepustu
	277,907	prestavba rúrového priepustu
	278,346	prestavba rúrového priepustu
Kysuca	278,918	novostavba cestný most
Kysuca	278,976	prestavba žel. mosta
potok Čadečanka	281,066	prestavba žel. mosta

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 výrubom alebo poškodením brehových porastov môžu tiež vyvolať dočasné, ale i trvalé hydromorfologické zmeny korýt tokov. Akékoľvek dočasne vyvolané nežiaduce zmeny a zásahy do vodných tokov budú po skončení stavebných prác odstránené. Pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe je však riziko vzniku týchto zmien malé.

Preložka trate na začiatku riešeného úseku vyvolá priblíženie trate k toku, železničné teleso je tu však pre zníženie rozsahu zásahov a zvýšenie jeho stability navrhované podložiť oporným múrom. Technicky náročné budú prestavby a výstavby nových mostných objektov vedúcich trať alebo súvisiace prístupové komunikácie ponad rieku Kysuca. Náročné budú aj rekonštrukcie, pri ktorých sa očakáva využite spodnej stavby existujúcich mostných konštrukcií s prípadnou rekonštrukciu, resp. sanáciou existujúcich pilierov a krajných opôr, ktoré sú situované v koryte vodného toku. Zásahy do vodných tokov budú vyvolané aj asanáciou existujúcich mostných objektov, a to buď z dôvodu ich nevyhovujúceho technického stavu, alebo z dôvodu zmeny smerového vedenia železničnej trate (preložky). Uvedené práce na mostných objektoch (rekonštrukcie, prestavby, asanácie a výstavby nových mostných objektov) si vyžiadajú priame zásahy do brehových porastov priľahlých k mostným objektom, resp. k oporám dotknutých mostov. Súčasne bude potrebné zabezpečiť prístup stavebných mechanizmov k základom mostných konštrukcií, ktorý si v niektorých prípadoch môže vyžiadať potrebu dočasného premostenia toku, ktoré bude po ukončení stavebných prác odstránené. Vo všeobecnosti bude snaha brehy a korytá vodných tokov v čo

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

najväčšej možnej miere v pôvodnom stave. Úprava dna rieky a jej brehov a samotné priame zásahy do koryta toku budú realizované len v nevyhnutnej miere. Zmeny prúdenia, kvality a kvantity povrchových vôd realizácia navrhovanej činnosti nevyvolá.

Vplyvy realizácie navrhovanej činnosti na dotknuté vodné toky možno označiť za negatívne, prevažne dočasného charakteru.

Pri niektorých mostných konštrukciách cez rieku Kysuca si technické riešenie vyžiada aj zakladanie trvalých alebo dočasných pilierov do toku. Nové piliere v toku budú zriadené pri nových cestných mostoch na prístupových komunikáciách k železničnej zastávke TIOP Krásno nad Kysucou v oboch realizačných variantoch (vo Variante 1 TIOP Juh na moste v žkm 271,239 a vo Variante 2 TIOP Sever na moste v žkm 271,425) a na nových cestných mostoch v žkm 274,778 a žkm 278,918. Nová lávka cez rieku Bystrica v žkm 271,404 (Variant 2 TIOP Sever) si trvalý pilier v toku nevyžiada. Pôjde o vplyvy trvalého charakteru, mierne negatívne z pohľadu konverzie povahy ich brehov a dna ich korýt.

Dotknutý traťový úsek sa nedotýka žiadnej vodnej plochy, ani neprechádza v ich blízkosti (bez vplyvu).

Hlbinné zakladanie objektov v území s vysokou hladinou podzemnej vody môže vyvolať zmeny hladiny podzemnej vody a smeru jej prúdenia, príp. dočasné zmeny jej kvality. Uvedené bude zohľadnené pri technickom návrhu realizácie mostných objektov a geotechnických konštrukcií v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti. Podkladom pre návrh zakladania nových mostom bude preto podrobný inžinierskogeologický prieskum dotknutého územia, ktorého súčasťou bude aj hydrogeologické posúdenie vlastností prostredia. Vzhľadom na rozsah zásahov pôjde o málo významný vplyv na podzemné vody.

V úsekoch vedenia železnice 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.

Počas výkonu stavebných prác je rizikom možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej a podzemnej vody v dôsledku havárie stavebných mechanizmov na stavenisku. Riziko je významnejšie v prípade prác prebiehajúcich v blízkosti povrchových vodných tokov.

Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia budú znížené dôsledným dodržiavaním pracovnej disciplíny, pravidelnou kontrolou stavu stavebných mechanizmov a 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.

V prípade realizácie stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačných územiach je podľa § 27 ods. 1 písm. a) vodného zákona potrebné požiadať o súhlas orgán štátnej vodnej správy a o súhlasné stanovisko správcov dotknutých vodných tokov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Železničná trať je vedená údolím rieky Kysuca, na ktorej sa výskyt kulminačných prietokov sústreďuje najmä do jarného obdobia. Samotné koryto rieky Kysuce má v dotknutom území prevažne prirodzený charakter, len na niektorých jej úsekoch boli realizované úpravy a len v zastavaných územiach obcí boli realizované protipovodňové opatrenia (na pravom brehu). Trať križuje viaceré vodné toky, vrátane samotnej rieky Kysuca, prostredníctvom vedenia na mostných objektoch rôzneho stavebnotechnického charakteru.

Samotná železničná trať je prevažným vedením na násype vyvýšená oproti okolitému terénu, a teda v prípade vyliatia vody z koryta tokov nie je zaplavovaná. Teleso trate skôr pôsobí pre rozliv vody ako bariéra, pričom umožňuje prestup vody na vonkajšiu stranu násypu priepustami alebo popod železničné mosty. Citlivosť železničnej trate z pohľadu rizika vzniku povodní spočíva v možnosti zaplavenia koľajiska alebo okolia trate v prípade vzniku rozsiahlejšej povodňovej udalosti, v prípadnom zanesení priepustov unášaným materiálom a predovšetkým v podmáčaní podložia trate a zníženia jej stability. Riziko vzniku povodňovej udalosti sa zvyšuje v prípade vznikov povodní z náhlych prívalových zrážok.

Potenciálne ohrozenie dotknutého územia povodňovou situáciou bolo podľa dostupných údajov identifikované v predmetnom úseku trate vedenej medzi Krásnom nad Kysucou a Čadcou. Exponovaným je celým úsek trate vedený pozdĺž rieky Kysuca. V úseku Krásno nad Kysucou – Čadca a v ŽST Čadca boli vyčlenené viaceré oblasti, v ktorých hrozí riziko vzniku povodňových situácií. Toto riziko 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.

Uvažované technické riešenie v oboch realizačných variantoch je navrhnuté tak, aby bola zabezpečená dostatočná stabilita a odolnosť železničného telesa v prípade rozliatia vody z koryta toku. V prípade vedenia trate na mostnom objekte nie je prítomné riziko poškodenia železničnej infraštruktúry alebo obmedzenia železničnej prevádzky povodňovou vlnou. V prípade vedenia trate na železničnom násype bude svah telesa železničného spodku spevnený ochrannými prvkami (dlažbou z lomového kameňa, zatrávňovacími tvárnicami,..) tak, aby prípadné povodňové vlny neohrozili jeho stabilitu.

V súčasnom stave poznania nie je možné jednoznačne vylúčiť alebo potvrdiť vplyv navrhovanej činnosti na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky dotknutých útvarov povrchových vôd alebo na zmenu hladiny dotknutých útvarov podzemnej vody. Z objektov, ktoré budú súčasťou navrhovanej stavby, môžu tieto zmeny vyvolať tie, ktorú budú realizované v priamom alebo nepriamom kontakte s vodnými útvarmi.

Navrhovaná činnosť zasahuje útvar povrchových vôd SKV0032 Kysuca (rkm 0,0 – 45,3) a SKV0262 Čadečanka (rkm 0,0 – 7,7). Pri povrchových vodných útvaroch sú významné najmä zmeny narušujúce pozdĺžnu a priečnu spojitosť vodných tokov a zmeny vyvolávajúce ich hydrologické ovplyvnenie. Pri prestavbe a výstavbe mostných konštrukcií cez rieku Kysuca dôjde k doplneniu nových pilierov v toku v oboch realizačných variantoch. Prestavba mosta cez potok Čadečanka si nový trvalý zásah do toku vyžadovať nebude. Lokálne tak dôjde k zmene prietokového profilu vodných útvarov. Nevyhnutné odstránenie brehovej vegetácie v miestach zásahov nevyvolá trvalé ovplyvnenie hydromorfologických parametrov vodných útvarov. Zmenu hydromorfologických parametrov môže vyvolať nový stavebný zásah v priestore novej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou – umiestnenie prístupovej infraštruktúry v inundačnom území toku si vyžiada okrem odstránenia nadväzujúcich porastov aj náročné terénne úpravy priestoru, v ktorom budú vybudované nové násypy (Variant 1 TIOP Juh), resp. nové geotechnické konštrukcie (Variant 2 TIOP Sever). Po ukončení stavebných prác nedôjde

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

k priamemu ovplyvňovaniu povrchových vodných útvarov. Neočakávajú sa ani hydrologické zmeny vodných útvarov zvedením vôd z povrchového odtoku z mostných konštrukcií vzhľadom na ich minimálny objem. Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na ekologický stav vodných útvarov sa nepredpokladá.

V dotknutom území sú identifikované útvary podzemnej vody SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a podtatranskej skupiny oblasti povodia Váh a SK1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti povodia. Pri útvaroch podzemných vôd 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, geotechnické konštrukcie) a súvisiace terénne práce (násypy, zárezy). Počas výkonu stavebných prác môže dôjsť k lokálnemu ovplyvneniu režimu hladiny podzemnej vody pri hlbinnom zakladaní objektov, príp. 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, keďže trať nie je v území novým prvkom a vzhľadom na celkový plošný rozsah vodných útvarov. Vplyv navrhovanej činnosti na hladiny podzemných vôd v dotknutých útvaroch podzemných vôd ako celkoch sa vzhľadom na rozsah prác nepredpokladá.

Navrhovaná činnosť 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.

Ako súčasť navrhovanej činnosti budú vybudované nové systémy odvádzania odpadových vôd a vôd z povrchového odtoku, t. j. odvádzania zrážkových vôd z koľajiska, spevnených plôch, mostných objektov, nových ciest a ostatných súvisiacich plôch a objektov. Z dôvodu rešpektovania potreby adaptácie prostredia na prebiehajúcu zmenu klímy a potrebu riešenia dôsledkov sucha a nedostatku vody uvažuje navrhovaná činnosť primárne so zachytávaním vôd z povrchového odtoku na mieste dopadu zrážok, resp. v jeho tesnej blízkosti. Vody z povrchového odtoku budú prednostne odvádzané so zaústením na terén, do vsaku a do blízkych vodných tokov. Návrh technického riešenia odvádzania zrážkových vôd (vrátane vsaku) bude realizovaný podľa platných noriem na podklade aktuálnych návrhových intenzít dažďa pre dané územie. Len v prípade nevyhnutnosti budú vody zaústené do kanalizácie (nevhodnosť geologického podložia, vysoká zastavanosť územia, nemožnosť odvádzať vodu do vodného toku a pod.). Detailnejšie bude odvádzanie vôd navrhnuté až vo vyššom štádiu prípravy navrhovanej činnosti na základe výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu. Na navrhovaných systémoch odvodnenia budú v prípade možnosti znečistenia odvádzaných vôd inštalované odlučovače ropných látok, resp. lapače nečistôt, preto nie je za bežnej prevádzky predpoklad úniku znečisťujúcich látok do vôd dotknutého územia. Keďže realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu vypúšťania prípadných znečistených vôd voľne do terénu dotknutého územia pôjde o pozitívny vplyv.

V rámci navrhovanej činnosti bude kĺzavosť novozriadených výhybiek riešená valčekovými zariadeniami na prestavovanie jazykov, resp. výhybkami s modernými kĺznymi stoličkami, ktoré nevyžadujú mazanie styčných plôch, tzn. už nebudú pre potreby mazania kĺzných stoličiek vo výhybkách využívané mazivá a mazacie oleje, čím dôjde k zníženiu rizika úniku znečisťujúcich látok do okolitého prostredia vrátane vôd.

Železničná doprava za bežnej prevádzky nepredstavuje riziko ohrozenia kvality povrchových a podzemných vôd, štandardné koľajové súpravy nie sú zdrojom vypúšťajúcim znečisťujúce látky na koľajisko. Moderné prevádzkované vagóny sú vybavené uzavretým podtlakovým hygienickým systémom, ktorý je zabezpečený proti úniku splaškových vôd do

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

okolia. V minimálnej miere využívané staršie koľajové vozidlá vybavené gravitačným hygienickým systémom sú taktiež uzatvorené, vyprázdňovanie nádob z vagónov je zabezpečované v strediskách technicko-hygienickej údržby, na tzv. fekálnej koľaji. Železničná doprava predstavuje pre vody potenciálne riziko znečistenia v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií, kedy z prevádzkovaných súprav môžu prostredníctvom úniku prevádzkových kvapalín (brzdových kvapalín, pohonných zmesí, olejov a i.) alebo prevážaných substrátov preniknúť do prostredia znečisťujúce látky. Pre zamedzenie takýchto situácií sú pre potreby ŽSR vypracované plány havarijných opatrení.

Priame vplyvy navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia počas jej prevádzky neboli identifikované (bez vplyvu).

Z hľadiska vplyvov na vody možno pri hodnotení realizačných variantov konštatovať rozdiely v rozsahu vyvolaných zásahov do vodných tokov. Vo Variante 1 TIOP Juh dôjde k menším zásahom do koryta toku Kysuce (potreba výstavby jedného nového cestného mosta), nový mostný pilier v toku v mieste sútokov riek Kysuca a Bystrica však bude novou bariérou pre prúdenie vody. Nová bariéra pod sútokom dvoch riek môže mať negatívny vplyv najmä v období zvýšených stavov vody. Zároveň, v tomto variante bude samotná prístupová infraštruktúra vrátane parkoviska a obratiska autobusov k novej železničnej zastávke umiestnená v inundačnom území rieky Kysuca a nové násypy vyvolajú priame vplyvy na hydromorfologické parametre toku. Súčasne platí, že v prípade umiestnenia prístupovej infraštruktúry v inundačnom území rieky Kysuca je prítomné zvýšené riziko expozície navrhovanej činnosti potenciálnymi záplavami. Odstránením brehových porastov a porastov lužného lesa vo väčšom rozsahu a ich nahradením zastavanými plochami dôjde k zvýšenej insolácii vodnej hladiny. Tá môže mať za následok zmenu fyzikálnych vlastností toku v podobe zvýšenia teploty a následne aj zvýšenia výparu, a to najmä v letných mesiacoch. V prípade Variantu 2 TIOP Sever bude potrebné zrealizovať nový cestný most cez rieku, zabezpečiť rekonštrukciu/prestavbu existujúceho mosta na starej železničnej vlečke a súčasne vybudovať novú lávku cez rieku Bystrica. Súčasťou nového mosta cez Kysucu bude nový pilier v toku. Ten však bude umiestnený v zákryte existujúceho piliera na jestvujúcom starom moste a v jeho tesnej blízkosti, pre minimalizáciu vytvárania novej bariéry pre prúdenie vody. Nová lávka cez Bystricu si priame zásahy do toku nevyžiada. Nová prístupová infraštruktúra k zastávke v tomto variante bude umiestnená v polohe vyššie na toku na nových oporných móroch, ktoré zásahy do priestoru minimalizujú. Minimalizáciou výrubov v tomto variante a umiestnením väčšiny infraštruktúry TIOPu mimo inundačné územie Kysuce sa potenciálne vplyvy na fyzikálne vlastnosti povrchového toku minimalizujú.

V prípade nulového variantu dôjde k zásahom do premosťovaných vodných tokov a vodných plôch v prípadoch, kedy si to vyžiada nevyhovujúci stavebno-technický stav mostov a budú potrebné zásahy údržby a nevyhnutné opravy. Rozsah zásahov bude podobný ako v prípade vyššie opísaných rekonštrukcií, spočívať budú predovšetkým v priamych zásahoch do tokov v priestore pod mostami a v krátkych nadväzujúcich úsekoch, dočasnom znížení kvality vody v tokoch počas výkonu prác a lokálnych zásahoch do podzemných vôd pri zakladaní mostných opôr a pilierov v prípade ich komplexnej prestavby. Tento variant si výstavbu nových mostov nevyžiada.

Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom realizácie navrhovanej činnosti na pôdu bude nevyhnutnosť dočasného a trvalého záberu pôdy:

- Dočasné zábery pôdy budú potrebné pre samotnú realizáciu stavby, vytvorenie zariadení stavenísk, manipulačných plôch, prístupových komunikácií a pod. Pri realizácii stavby bude využívaný iba vyznačený obvod staveniska a nebude zasahované do priestorov, ktoré neboli pre stavbu vyhradené. Prístup na miesto stavby sa predpokladá po železničnej trati a po cestách existujúcich i dočasne zriadených. Dočasný záber pôdy sa

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

v aktuálnom stupni príprav navrhovanej činnosti pre oba realizačné varianty predpokladá cca 53 200 m^2. Po ukončení stavebných prác budú všetky dočasne dotknuté plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu.

- Trvalé zábery pôdy budú potrebné pre rozšírenie telesa trate v miestach preložiek, v miestach úprav železničného telesa, pre budovanie nových mostných objektov, nových prístupových komunikácií a pre umiestnenie ďalších objektov súvisiacich s modernizáciou trate. V menšej miere bude záber pôdy vyvolaný potrebou osadenia nových technologických prvkov železničnej infraštruktúry (zabezpečovacích zariadení, technologických domčekov, elektroinštalácie a pod.), tieto objekty a prvky však budú zriaďované prevažne na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa. Rozsah trvalých záberov pôdy v realizačných variantoch sa aktuálne predpokladá cca 370 000 m^2 (záber pôdy mimo železničné teleso cca 17 100 m^2). Vzhľadom na podobnosť technického riešenia sa rozdiel medzi variantmi predpokladá minimálny.

Stavba bude realizovaná v čo najväčšej miere na železničných pozemkoch. Záber pozemkov, ktoré v súčasnosti nie sú majetkom navrhovateľa (ŽSR), bude spojený s majetkovoprávnym usporiadaním.

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada dočasné i trvalé zábery lesnej a poľnohospodárskej pôdy, ktorá plynule nadväzuje na teleso železničnej trate. Podľa aktuálnych podkladov si navrhovaná činnosť vyžiada dočasný záber poľnohospodárskych pozemkov v max. 11 640 m^2 (Variant 1 TIOP Juh), resp. 11 817 m^2 (Variant 2 TIOP Sever) a trvalý záber max. 823 m^2 lesných pozemkov, ktorý je rovnaký pre oba realizačné varianty. Dočasný záber poľnohospodárskej pôdy sa uvažuje max. 5 937 m^2 a je rovnaký pre oba realizačné varianty. Zábery týchto pozemkov budú prebiehať v zmysle ustanovení o odňatí, resp. vyňatí pôdy podľa platných právnych predpisov (zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov a zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov).

V súvislosti s realizáciou nového ekoduktu v nžkm 274,500 bude potrebné realizovať aj výsadbu navádzacej zelene na pozemkoch vedených ako trvalý trávny porast v k. ú. Horelica. Navádzacia zeleň bude tvorená pôvodnými drevinami, pričom presný rozsah a usporiadanie výsadby bude špecifikované v nasledujúcich stupňoch prípravy navrhovanej činnosti na základe rokovaní s príslušnou správou ŠOP SR CHKO Kysuce a užívateľmi dotknutých pozemkov, aby sa predišlo rozdrobovaniu poľnohospodárskej pôdy a znemožneniu jej užívania

Samotnej stavbe bude predchádzať príprava územia spočívajúca v odstránení súčasného vegetačného pokryvu a skrývka ornicovej a podornicovej vrstvy. V aktuálnom stupni prípravy sa predpokladá potreba výkopov v objeme rámcovo 450 000 t, resp. potreba materiálu na budovanie násypov v objeme rámcovo 50 500 t. Pre zníženie rozsahu zemných prác sa navrhujú vo viacerých lokalitách nové oporné a zárubné múry. V priebehu výstavby bude na stavenisku dochádzať k mechanickej devastácii pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov. Následkom utláčania pôdy a jej odkrytia je zvýšené riziko vzniku veternej erózie a zvýšenie prašnosti prostredia. Ide o vplyv málo významný, krátkodobého charakteru.

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,
- vrátením dočasne využívaných plôch po skončení prác do pôvodného stavu.

Rizikom počas výstavby je možnosť vzniku havárie stavebných alebo dopravných mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok do pôd. Uvedené riziko bude

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

minimalizované dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technologických postupov na stavbe.

V úseku krátkych preložiek trate budú z opusteného telesa železničnej trate demontované koľaje a odstráni sa koľajový rošt s prislúchajúcou technickou infraštruktúrou.

Vplyvy na pôdy dotknutého územia hodnotíme ako mierne významné vzhľadom na rešpektovanie pôvodného telesa trate takmer v celom riešenom úseku a vzhľadom na charakter a funkčné využitie dotknutých pozemkov nadväzujúcich na teleso trate.

Modernizovaná železničná trať nebude pri bežnej prevádzke zdrojom negatívnych vplyvov na pôdy. Súčasťou navrhovanej činnosti sú vegetačné úpravy, ktoré prispejú k zníženiu potenciálnej vodnej a veternej erózie dotknutých svahov.

Potenciálnym rizikom je únik znečisťujúcich látok v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky a hnacích vozidiel, avšak toto riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných a bezpečnostných predpisov.

Vplyvy navrhovanej činnosti na pôdy dotknutého územia počas jej prevádzky hodnotíme ako nulové (bez vplyvu).

Oba realizačné varianty vyvolajú porovnateľný zásah do poľnohospodárskej pôdy s minimálnymi rozdielmi, zásah do lesnej pôdy je v oboch variantoch totožný.

Nulový variant nepredstavuje nový záber pôdy. Avšak zachovaním súčasného stavu železničnej infraštruktúry je z dôvodu zhoršujúceho sa technického stavu železnice prítomné narastajúce riziko kontaminácie pôdy v podloží železničného telesa a v jeho bezprostrednom okolí. Ide o vplyv negatívny, málo významný.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Navrhovaná činnosť na lokalitách dočasného a trvalého záberu vyvolajú degradáciu až čiastočnú alebo úplnú deštrukciu súčasného vegetačného krytu:

- V lokalitách modernizácie železničnej trate v pôvodnom telese budú najvýznamnejšie zásahy do zelene na železničnom násype 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.
- Vyvolané zásahy budú aj v lokalite preložky železničnej trate do novej polohy v nžkm 270,150 – 270,900.
- Najvýznamnejší plošný podiel výrubov bude realizovaný v mieste umiestnenia nových objektov zast. Krásno nad Kysucou (TIOP).
- Negatívne budú ovplyvnené 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 budovania nových mostných objektov a geotechnických konštrukcií.

V súčasnom stupni poznania sa predpokladá potreba výrubu drevín v rozsahu približne 65 301 m^2 vo Variante 1 TIOP Juh, resp. 56 526 m^2 vo Variante 2 TIOP Sever. Nevyhnutný rozsah výrubu drevín bude bližšie určený vo vyššom stupni vývoja navrhovanej činnosti, kedy bude tiež spracovaná inventarizácia dotknutých drevín. Pri výrube sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov.

Všetky dočasne potrebné plochy budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu, resp. revitalizované.

Odstránením súčasného vegetačného krytu vrátane výrubov drevín dôjde k zníženiu podielu zelene v dotknutom území, k úbytku biotopov a úkrytov vhodných pre drobné živočíchy a pre hniezdenie vtáctva. Keďže traťový úsek prechádza územím so zachovaným prírodným charakterom, na plochách v blízkosti železničnej trate je zastúpenie vzrastlej drevinovej vegetácie veľké. Rovnako trať mostnými objektmi križuje lokality prírodného až poloprírodného charakteru s vysokým podielom prítomnej drevinovej vegetácie. Vzhľadom na

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

uvedené, možno zásahy do zelene v dotknutom území navrhovanou činnosťou označiť ako významné pre oba hodnotené varianty.

V dôsledku realizácie navrhovanej činnosti dôjde tiež k odstráneniu nepôvodných inváznych druhov rastlín prítomných na plochách zasiahnutých stavbou.

Navrhovaná činnosť sa priamo či nepriamo dotýka takmer všetkých biotopov, ktoré sú typické pre dotknutý región. Environmentálne najcitlivejšie sú biotopy, ktoré závisia od priaznivého vodného režimu (najmä biotopy lužných lesov, vodné a brehové biotopy) a naopak, najmenšiu environmentálnu hodnotu majú ruderálne biotopy, ktoré sú v území v bezprostrednom okolí trate plošným zastúpením najpočetnejšie.

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada trvalé a dočasné zábery rôznych typov biotopov dotknutého územia. Z významných biotopov v sledovanom území budú zasiahnuté plochy biotopu Ls1.1 Vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy a biotopu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy.

Počas výkonu stavebných prác je rizikom tiež poškodenie vegetácie a biotopov v blízkosti plôch stavby mimo určeného dočasného a trvalého záberu. Toto riziko bude minimalizované vhodne zvolenou organizáciou práce, vymedzením plôch dočasného a trvalého záberu v teréne a dodržiavaním prijatých organizačných opatrení. Na realizáciu stavby bude dohliadať environmentálny stavebný dozor, ktorý v pravidelných intervaloch bude vykonávať miestne šetrenia a v prípade neželaných zásahov do plôch mimo určený záber stavby budú včas prijaté potrebné nápravné opatrenia. Uvedený vplyv má skôr charakter rizika s nízkou pravdepodobnosť výskytu.

Podľa § 6 ods. 5 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody. V nasledujúcom stupni prípravy navrhovanej činnosti, kedy dôjde k upresneniu technického návrhu, budú spresnené nevyhnutné zásahy do plôch spadajúcich do kategórie mokradí v súlade s § 2 písm. g) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, a bude požiadané o súhlas podľa vyššie uvedeného ustanovenia.

Rizikom počas vykonávania stavebných prác je tiež vnášanie nepôvodných, príp. inváznych druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia. Pre zníženie tohto rizika bude snaha zamedziť nadbytočnému presúvaniu zeminy, ktorá môže byť zdrojom ďalšieho šírenia inváznych druhov a bude vykonávané systematické odstraňovanie prítomných inváznych druhov na plochách stavby počas výkonu stavebných prác.

Rekonštrukcia a výstavba objektov ponad vodné toky môže vyvolať dočasné nepriaznivé vplyvy na prítomné vodné živočíchy prostredníctvom priamych zásahov do korýt, resp. nepriamych vplyvov spojených so zakalením vody v tokoch. Tie budú minimalizované dodržiavaním prijatých organizačných opatrení v podobe obmedzenia stavebnej činnosti v korytách vodných tokov mimo obdobia neresu rýb a vývinu mlade.

Samotné práce na plochách stavby a pohyby stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov môžu priamo usmrtiť sesílne a málo pohyblivé druhy živočíchov ako sú napr. obojživelníky. Preto počas trvania stavebných prác bude prijaté opatrenie v podobe monitorovania lokalít ich výskytu, aby sa zabránilo ich priamemu usmrcovaniu a ničeniu ich znášok.

Výstavba navrhovanej činnosti bude spojená tiež so zvýšenou prašnosťou a hlukom v dôsledku vykonávania stavebných prác. Tieto faktory môžu dočasne nepriaznivo ovplyvňovať lokálne druhy živočíchov vyskytujúcich sa v blízkosti stavby. Vplyv sa týka predovšetkým oblastí mimo zastavané územie dotknutých obcí, kde sa živočíchy zdržiavajú a migrujú.

Vyššie spomenuté vplyvy budú obmedzené len na aktuálne miesto výkonu stavebných prác a budú mať dočasný charakter.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

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, čím vytvára invázny tlak na priľahlé biotopy. Najviac ohrozenými plochami sú samotné železničné teleso a jeho bezprostredné okolie. Riziko šírenia nepôvodných druhov sa realizáciou navrhovanej činnosti dočasne zvýši zmenou podmienok lokálnych stanovíšť. 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. Vzhľadom na navrhované opatrenia zahŕňajúce aj monitoring inváznych druhov aj po skončení stavebných prác tento vplyv hodnotíme ako málo významný.

Významný vplyv bude súvisieť s odstránením drevinovej vegetácie, ktorá bude súvisieť aj s úbytkom úkrytových a reprodukčných možností pre prítomné živočíchy. Tá bude hneď po výstavbe nahradená prostredníctvom vegetačných úprav stavbou dotknutých plôch. Pôjde o vplyv významný, dočasného charakteru.

Prevádzka železničnej dopravy nie je sprevádzaná produkciou emisií, preto biota v jej bezprostrednej blízkosti nebude týmto faktorom negatívne ovplyvňovaná.

Súčasťou navrhovanej činnosti sú vegetačné úpravy spočívajúce v zatrávnení železničného telesa a vo vegetačných úpravách niektorých stavbou dotknutých plôch v rozsahu terénnych úprav, zatrávnenia a v prípade vhodnosti plôch založenia lúčnych trávnikov alebo výsadbou krov a stromov. Vegetačné úpravy po ukončení stavebných prác opätovne doplnia podiel pôvodných druhov zelene v dotknutom území a vytvoria nové biotopy vhodné pre pobytové alebo potravné aktivity vybraných živočíšnych druhov. Zároveň prispejú k lepšiemu začleneniu stavby do krajiny a skvalitnia celkovú estetiku prostredia. Zvýšenie podielu zelene v území prispeje tiež k zlepšeniu mikroklimatických podmienok dotknutých lokalít. V prípade vhodného osadenia vzrastlej vegetácie prispejú vegetačné úpravy aj k zlepšeniu hygienických pomerov územia napr. prostredníctvom zachytávania prachových častíc. Ide o vplyv pozitívny, významný.

Nezriedkavým javom je usmrcovanie vtákov v kolízii s trakčným vedením. Podľa § 4 ods. 4 zákona 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. Navrhované nosné stožiare a brány trakčného vedenia striedavej zostavy 25 kV sú neživými súčasťami zostáv trakčného vedenia, ktoré svojou polohou umožňujú sadanie vtákov na ich konštrukciu bez ohrozenia života. Konštrukčné prvky trakčného vedenia umiestňované na vrchole trakčných stožiarov (napr. úsekové odpojovače, rôžkové bleskoistky), sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu. Riziko pre vtáčiu mortalitu predstavuje aj osadenie PHS, ktoré budú predstavovať nový bariérový prvok. Mortalita v dôsledku nárazov bude minimalizovaná použitím nepriehľadných materiálov PHS. V prípade, že budú použité priehľadné časti (pre minimalizáciu tunelového efektu na cestujúcich), budú použité priehľadné materiály s úpravou proti nárazom (polepy proti nárazom, sklo so zapracovanými úpravami proti nárazom vtákov).

Na viacerých úsekoch trať premosťuje hydrické biokoridory. Mostné objekty ponad vodné toky a vodné plochy predstavujú trvalé svetelné bariéry pre vodné biotopy a prítomné vodné druhy. V prípade modernizácie trate v pôvodnom telese sa tieto vplyvy nebudú realizáciou navrhovanej činnosti meniť. Nové mostné objekty ponad vodné toky budú novou, trvalou svetelnou bariérou pre vodné biotopy a prítomné vodné druhy. Vyvolaná zmena svetelných podmienok v priestore pod mostami môže spôsobiť lokálne zmeny v prítomných rastlinných spoločenstvách.

Osvetlenie mostov a stavebných objektov bude riešené tak, aby minimalizovalo vplyv na nočné druhy živočíchov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Železničná trať v sledovanom území predstavuje jednu zo základných líniových bariér pre migrujúcu zver. Vzhľadom na celkový charakter prírodného prostredia sledovaného územia a pomerne vysoký počet objektov, ktoré podporujú migráciu živočíchov C a D, však nepredstavuje neprekonateľnú bariéru. Pri modernizácii železničnej trate súvisiacej infraštruktúry je možné zlepšiť parametre týchto objektov, a tým prispieť ku kompenzácii negatívnych vplyvov, ktoré navrhovaná činnosť vyvolá (obmedzenie prechodu zveri cez trať osadením protihlukových stien a inštaláciou oplotenia). Podstatne významnejší vplyv bude mať navrhovaná činnosť na migráciu živočíchov kategórie A a B. Po výstavbe protihlukových stien a oplotení sa železničná trať stane pre tieto živočíchy nepriechodnou. V celom úseku ostane len jeden úsek, ktorý bude priechodný povrchovo (ako je to aj v súčasnosti). Pre zmiernenie týchto vplyvov sa v trase významného migračného koridoru navrhuje vybudovanie ekoduktu, ktorý bude slúžiť ako nadchod pre živočíchy kategórie A a B.

Rozdiely vo vplyvoch na faunu flóru a biotopy spočívajú primárne v záberoch biotopov a rozsahu výrubov v rámci UEV Sútok Kysuce s Bystricou. Tie súvisia s umiestnením TIOPu v jednotlivých variantoch.

Vplyvy na krajinu

Železničná trať nebude v úseku pôvodného trasovania zdrojom nových trvalých negatívnych vplyvov na krajinnú štruktúru, 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. Ide o vplyv trvalý, pozitívny, mierne významný.

Navrhovaná činnosť vyvolá zmeny súčasnej krajinnej štruktúry prostredníctvom vnášania nových antropogénnych krajinných prvkov do územia a zmenou funkčného využitia niektorých stavbou dotknutých plôch.

Dočasné zmeny krajinnej štruktúry budú vyvolané budovaním prístupových komunikácií k miestam stavby, zriadením stavebných dvorov, zariadení stavenísk, manipulačných plôch a pod. Dočasne využívané plochy budú po skončení stavebných prác navrátené do pôvodného stavu, resp. príslušne revitalizované. Pôjde o vplyvy krátkodobé, obmedzené na trvanie stavebných prác, málo významné.

Trvalé zmeny krajinnej štruktúry nastanú predovšetkým v úseku navrhovanej preložky železničného telesa na začiatku riešeného traťového úseku, v miestach budovania nových mostných objektov vrátane ekoduktu a súvisiacej navádzacej zelene, v miestach budovania nových oporných a zárubných múrov a v mieste situovania novej železničnej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou. Vzhľadom na rozsah vyvolaných prác možno vplyvy na krajinnú štruktúru označiť ako významné v lokálnej mierke (vo vzťahu k miestnym obyvateľom a lokálnym zásahom).

Počas prevádzky zmodernizovanej železničnej trate sa v oboch z hodnotených variantov očakávajú mierne negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny. Vzhľadom na rozsah zmien a umiestnenie v blízkosti urbanizovaného prostredia ich možno považovať za málo významné.

Počas prevádzky železničnej trate sa po jej modernizácii neočakávajú vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny (bez vplyvu).

Železničná trať nebude v úseku pôvodného trasovania zdrojom nových trvalých negatívnych vplyvov na krajinnú scenériu, keďže v týchto miestach nedôjde k významným terénnym úpravám. Modernizáciou vybraných prvkov technickej infraštruktúry vzhľadom na ich súčasný stav dôjde v oboch hodnotených variantoch k zvýšeniu celkovej estetiky dotknutých plôch vrátane priestorov dotknutých železničných staníc a zastávok. Estetické skvalitnenie dotknutých priestorov bude vnímané najmä cestujúcou verejnosťou a miestnymi obyvateľmi. Ide o významný, pozitívny vplyv navrhovanej činnosti na lokálny krajinný obraz.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Viditeľnosť navrhovanej činnosti zo širokého okolia je obmedzovaná charakteristickým členitým reliéfom dotknutého územia a prítomnosťou vzrastlých drevinových porastov. Odstránením súčasnej drevinovej vegetácie na telese násypov železničnej trate, resp. pozdĺž dotknutých úsekov železničného telesa pre potreby realizácie stavebných prác a v bezprostredne nadväzujúcich plochách železničnej infraštruktúry a pridaním vizuálne výrazných stavebných prvkov dôjde k zvýšeniu viditeľnosti telesa trate zo širšieho okolia, a teda k zvýšeniu jej vnímavosti verejnosťou.

Trvalé zmeny krajinného obrazu dotknutého územia budú vyvolané vnášaním nových technických prvkov a stavebných objektov, pričom mnohé z nich budú vizuálne výrazné a stanú sa v dotknutých lokalitách novými dominantami. Ich prijateľnosť pre dotknuté obyvateľstvo a návštevníkov závisí nielen od individuálneho vkusu, ale aj od vhodnosti zvoleného architektonického stvárnenia jednotlivých objektov a estetickej prepojenosti zámerov s existujúcou zástavbou. Pre prítomnosť mnohých vizuálnych bariér a z dôvodu výraznej vertikálnej členitosti dotknutého územia budú vyvolané zmeny prevažne lokálneho charakteru, súhrnne však ovplyvnia celkovú scenériu oblasti.

Vizuálne výraznými stavebno-technickými prvkami sú predovšetkým mostné objekty vrátane nového ekoduktu pre zver, geotechnické konštrukcie a protihlukové steny inštalované pozdĺž telesa trate. Uvedené stavebné objekty budú vzhľadom na ich výškové vedenie predstavovať nové vizuálne výrazné prvky v riešenom území, s dopadom predovšetkým na lokálny krajinný obraz, nakoľko ich viditeľnosť zo širšieho okolia je obmedzená zložitými terénnymi podmienkami. Za vizuálne najvýraznejšie možno považovať v oboch realizačných variantoch novú zastávku v Krásne nad Kysucou (TIOP) spolu so súvisiacou infraštruktúrou a prístupovými trasami vrátane nových mostov. Lokálne výrazným prvkom bude tiež nový cestný most v Čadci v nžkm 278,918, ktorý bude vybudovaný ako náhrada za zrušené mostné provizórium. Výsledné architektonické stvárnenie rekonštrukcií a prestavieb mostných objektov aj nových mostných objektov a pohľadových častí nových geotechnických konštrukcií (oporných a zárubných múrov) bude preto snaha navrhnúť v štýle korešpondujúcom s jestvujúcimi krajinnými prvkami, resp. v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby v hraniciach zastavaného územia dotknutých obcí rešpektujúc kompaktnosť priestoru.

Ďalším, vizuálne významným prvkom sú protihlukové steny, ktoré môžu najmä v zastavanom území svojou výškou predstavovať pre obyvateľov bariéry výhľadovosti a svojím prevedením tiež zásahy do estetickosti dotknutých lokalít. Súvislé vysoké PHS pozdĺž trate nie sú komfortné ani pre cestujúcich železničnou dopravou, keďže môžu vyvolávať až klaustrofobický pocit vedenia trate uzatvoreným priestorom. Pre zmiernenie tohto efektu a ich bariérovosti je preferovaná realizácia protihlukových stien v už zaužívanej výške pri projektoch modernizácie tratí s obmedzením na max. 2,5 m, resp. 3,5 m v ŽST Čadca v kontakte s obytnou zástavbou. Zároveň bude v technickom návrhu PHS okrem ich výšky, technických parametrov a parametrov nepriezvučnosti zohľadnená aj ich estetická stránka - materiálové a farebné riešenie bude zosúladené s ostatnými prvkami zástavby.

Realizácia niektorých, vizuálne výrazných stavebných objektov bude mať na lokálny krajinný obraz trvalý, významný vplyv.

Začlenenie nových technických prvkov do územia bude podporené voľbou ich vhodného technického prevedenia a architektonického stvárnenia. Zároveň budú realizované aj vegetačné úpravy s cieľom dotvoriť krajinný obraz a napomôcť vizuálnemu začleneniu nových stavebnotechnických prvkov do krajinnej štruktúry. Vegetačné úpravy zmiernia celkové pôsobenie navrhovanej činnosti na krajinu a dotvoria vizuálny a estetický ráz krajiny zlepšením jej začlenenia do územia. Realizáciu vegetačných úprav hodnotíme ako pozitívny vplyv trvalého charakteru.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

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 pôsobiť predovšetkým navýšenie prítomných technických prvkov (nové teleso trate v miestach preložiek, nové mosty, nové zárubné a oporné múry, priepusty, nové PHS a pod.), nevyhnutné výruby drevín, odstránenie súčasného vegetačného krytu na plochách trvalých záberov a zásahy do významných a hodnotných biotopov, ktoré sumárne prispejú k zníženiu súčasnej ekologickej stability oblasti, ktorá vychádza z pomeru zastúpenia prírodných a antropogénnych prvkov. Pôjde o negatívny vplyv, lokálne významný.

Zároveň však treba konštatovať, že navrhované zásahy do prírodne hodnotných lokalít s vyšším významom pre zachovanie ekologickej stability územia budú minimalizované prijatými opatreniami a kompenzované vhodným návrhom vegetačných úprav na násypoch železničnej trate, na svahoch zárubných múrov a na ďalších stavbou dotknutých plochách. Vegetačné úpravy zmiernia vyvolané zásahy a prispejú k nárastu ekologicky stabilných prvkov krajinnej štruktúry v dotknutom území. Pôjde o mierne pozitívny vplyv trvalého charakteru, ktorý prispeje k zvýšeniu podielu ekologicky stabilných prvkov krajinnej štruktúry v dotknutom území.

Pozitívne bude ekologická stabilita riešeného územia ovplyvnená aj 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.).

Uvažovaný úsek železničnej trate priamo zasiahne viaceré prvky územného systému ekologickej stability.

Z hľadiska vplyvov na krajinnú štruktúru sú významné nové, trvalé zásahy územia vyvolané návrhom železničnej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou so súvisiacou infraštruktúrou. Variantné umiestnenie železničnej zastávky a prístupových ciest je spojené s mierne rozdielnymi vplyvmi na krajinu dotknutého územia.

Primárne rozdiely variantov spočívajú v rozsahu vyvolaných trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy (minimálne rozdiely) a v charaktere a využívaní dotknutých pozemkov, čo je dané umiestnením súvisiacej infraštruktúry. Pri Variante 1 TIOP Juh dochádza k výrazne väčším záberom brehových porastov a biotopov lužného lesa priľahlých k toku Kysuce, ktoré sú prvkami s vyššou ekologickou stabilitou. Pre Variant 1 TIOP Juh sú vplyvy na krajinu hodnotené ako negatívne, veľmi významné, pre Variant 2 TIOP Sever ako negatívne, významné.

Z pohľadu vplyvov na lokálny krajinný obraz mesta Krásno nad Kysucou možno Variant 2 TIOP Sever vyhodnotiť ako variant s mierne menšími negatívnymi vplyvmi, keďže vyžaduje vybudovanie nového cestného mosta v zákryte s existujúcim mostom (stará železničná vlečka). Vizuálne bude teda viditeľnosť nového prvku minimalizovaná. Zároveň pri budú pri tomto variante súvisiace plochy rozdelené na pravý a ľavý breh rieky Kysuca. Pri Variante 1 TIOP Juh bude celý TIOP a jeho infraštruktúra koncentrovaná na jednom mieste, čím vyvolá dojem vizuálne väčšieho nového technického prvku. Súčasne, celý TIOP bude umiestnený bližšie k zastavanému územiu mesta Krásno nad Kysucou, čím bude jeho dopad výraznejší.

Z hľadiska ovplyvnenia ekologickej stability krajiny možno skonštatovať, že Variant 2 TIOP Sever bude generovať o niečo nižší vplyv na ekologickú stabilitu dotknutého územia. Je to dané primárne jeho umiestnením s menším zásahom do biotopov lužného lesa a brehových porastov, ktoré zostanú vo väčšej miere zachované.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Nulový variant nevyvolá nové zásahy do krajiny, t. j. nebude ovplyvnená krajinná štruktúra dotknutého územia (nevzniknú nové krajinné prvky ani sa nezmení funkčné využitie krajinných plôch) a nezmení sa lokálna krajinná scenéria. Vplyv je vyhodnotený v tomto prípade ako nulový. Zachovanie súčasného stavu železničnej infraštruktúry môže na niektorých technicky zastaraných úsekoch trate nepriaznivo vplývať na lokálny krajinný obraz, ide predovšetkým o miesta situovania železničných zastávok a staníc, ktorých už dnešná morálna a technická zastaranosť a nie veľmi estetický vzhľad vyvolajú pravdepodobne v krátkom čase potrebu riešenia.

Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma

Osobitne možno spomenúť nepriamy vplyvy železničnej dopravy na šírenie inváznych a expanzívne sa šíriacich druhov rastlín. Šírením nepôvodným druhov postupne dochádza k zmenám rastlinných spoločenstiev v bezprostrednom okolí trate a sekundárne aj k zmene prítomných živočíšnych druhov. Už teraz je v území zaznamenaná bohatá prítomnosť nepôvodných druhov (predovšetkým krídlatky japonskej, *Fallopia japonica*). Realizáciou navrhovanej činnosti sa tento vplyv môže zvýrazniť, keďže výkonom stavebných prác v lokalite a odstránením súčasnej vegetácie na stavbou dotknutých plochách dôjde k ich uvoľneniu a možnému osídleniu práve expanzívne sa šíriacimi druhmi. Toto riziko bude minimalizované prijatými opatreniami, a to zamedzením zbytočných presunov zeminy a realizáciou vegetačných úprav. Navyše, budú pred počas a po výstavbe inváze druhy monitorované a odstraňované v rámci monitoringu a poprojektovej analýzy. Vplyv na biodiverzitu z pohľadu zníženia zastúpenia inváznych rastlín v dotknutom území hodnotiť ako vplyv pozitívny, mierne významný.

Druhým vplyvom významným z hľadiska zachovania biodiverzity je funkcia koridoru železnice ako líniovej bariéry pre migráciu voľne žijúcich druhov živočíchov. Železničná trať v tomto úseku predstavuje bariéru pre pohyb terestrických a semiaktaických druhov živočíchov prítomných v jej okolí, avšak je v území dlhodobo zastabilizovaným prvkom. Tá pri súčasnej intenzite dopravy umožňuje čiastočný prechod väčších druhov priamo cez trať (s rizikom kolízií) a tiež možnosti prechodu cez niektoré prítomné mostné objekty. Mnohé z nich majú však nevyhovujúce alebo suboptimálne parametre pre umožnenie migrácie. Modernizácia trate je spojená s osadením protihlukových stien a vyvolá významné negatívne obmedzenia dnešných možností migrácie zveri. Aj z tohto dôvodu sú do technického návrhu navrhovanej činnosti zapracované viaceré opatrenia na zmiernenie tohto negatívneho vplyvu a na zachovanie konektivity krajiny a možností prechodu zveri cez teleso železnice. Opatrenia boli navrhnuté na podklade spracovanej Migračnej štúdie pre navrhovanú činnosť (Barančok, 2024):

- doplnenie oplotenia železnice v úsekoch, kde sú PHS navrhované jednostranne, pre zamedzenie vzniku ekologickej pasce pre zver,
- výstavba nového ekoduktu v žkm 274,500 s navádzacími prvkami,
- stavebnotechnická úprava niektorých mostných objektov pre zlepšenie ich parametrov,
- zachovanie alebo doplnenie suchých brehov pri vybraných mostoch a priepustoch.

V dôsledku narastajúceho urbanizačného tlaku sa vyvíja a mení aj správanie a pohyb živočíchov okolitých prírodných komplexov, preto je zachovanie priechodnosti a konektivity krajiny v rámci navrhovanej modernizácie trate navrhované podporiť vhodnou úpravou technických parametrov niektorých stavebných objektov (zachovanie možnosti prechodu vo forme suchého brehu pod mostami a v rámci priepustov, prestavba vybraných mostov pre zlepšenie parametrov ich migračnej priechodnosti).

Vplyv navrhovanej činnosti na migráciu zveri v dotknutom území možno po prijatí navrhovaných opatrení pre zlepšenie migračnej priechodnosti územia napriek vyvolaným zásahom vyhodnotiť ako negatívny, mierne významný.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Navrhovaná činnosť sa z väčšej časti nachádza v 1. (všeobecnom) a 2. stupni ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných chránených území vyhlásených podľa vyššie uvedeného zákona. Navrhovaná činnosť nezasahuje žiaden strom chránený v zmysle uvedeného zákona ani nie sú v blízkosti žiadneho vyhláseného chránené stromu plánované stavebné práce.

Keďže sa chránené územia i chránené stromy nachádzajú vo väčšej vzdialenosti od modernizovaného úseku železničnej trate a vzhľadom na rozsah plánovaných prác navrhovaná činnosť nebude zdrojom priamych negatívnych vplyvov na tieto územia.

Navrhovaná činnosť nezasahuje žiaden chránený strom, ani nie sú v blízkosti žiadneho chránené stromu plánované žiadne stavebné práce (bez vplyvu).

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná činnosť priamo zasahuje viaceré prvky ÚSES a viaceré ďalšie prvky sa nachádzajú v okolí dotknutého úseku železničnej trate. Najvýznamnejšími vplyvmi na prvky ÚSES budú priame trvalé zábery biotopov pre umiestnenie nových stavebných objektov, degradácia významných biotopov počas stavebných prác, nevyhnutné výruby drevín a prerušenie prepojenosti biotopov výstavbami trvalých bariér. Vzhľadom na snahu zachovania priaznivého stavu týchto území budú potrebné zásahy v týchto lokalitách obmedzené do čo najmenšej miery. Vplyvy navrhovanej činnosti na tieto prvky sa líšia v závislosti od významu a charakteru krajinných prvkov a od rozsahu uvažovaných prác.

Navrhovaná činnosť zasahuje hydrický biokoridor NRBk II, ktorá vedie od Váhu riekou Kysuca cez Kysucké Nové Mesto, Čadcu až po Svrčinovec potokom Čierňanka. Spája viacero regionálnych hydrických biokoridorov a tiež niektorých terestrických biokoridorov. Prepája povodie Váhu, rozvodie Moravy a Visly. Umožňuje pohyb hydrických a semiterestrických živočíchov. Riešený traťový úsek v súčasnosti križuje hydrický biokoridor mostným objektom cez rieku Kysuca v sžkm 278,964. Okrem toho bude navrhovaná činnosť križovať rieku Kysuca viacerými novými mostnými objektami a to cestným mostom 271,239 (Variant 1 TIOP Juh), novým cestným mostom v nžkm 271,425 (Variant 2 TIOP Sever), rekonštrukciou existujúceho mosta v nžkm 271,409 (Variant 2 TIOP Sever) a novostavbami dvoch cestných mostom v nžkm 276,039 a nžkm 278,918 (oba varianty). Pri všetkých mostných objektoch v rámci NRBk II bude zachovaná migračná priepustnosť toku (tok bude bez priečnych výškových stupňov) a bude zachovaná aj jeho laterálna konektivita so zachovaním brehov a koryta v najväčšej možnej miere v pôvodnom stave.

Navrhovaná činnosť zasahuje regionálny biokoridor RBk II, ktorý spája viaceré biocentrá a je tvorený prevažne lesnými ekosystémami a lúčnymi priestormi, vrátane spoločenstiev ekotonu. Umožňuje pohyb terestrických živočíchov a zabezpečuje konektivitu v okrese Žilina. Železničná trať v riešenom úseku v súčasnosti biokoridor križuje približne v polohe nžkm 273,2 a 274,8. V súvislosti s riešením eliminácie vplyvov hluku na obyvateľstvo bude potrebné vybudovať pozdĺž trate protihlukové steny a doplniť oplotenie aj v priestore toho migračného koridoru. Keďže ide o najvýznamnejší migračný koridor veľkých šeliem v dotknutom území, vyvolaný bude negatívny vplyv na migráciu veľkých šeliem charakteristickú pre región Kysúc. Inštaláciou týchto prvkov by sa železnica stala úplne nepriechodnou bariérou nielen pre veľké šelmy, ale aj pre ostatné druhy veľkých živočíchov prechádzajúcich územím. Pre zmiernenie bariérového efektu vyvolaného v priestore migračného koridoru bola do technického riešenia navrhovanej činnosti zapracovaná výstavba ekoduktu v nžkm 274,500 a príslušných navádzacích prvkov pre migrujúcu zver. Po vybudovaní funkčného ekoduktu s príslušnými navádzacími prvkami možno vplyvy navrhovanej činnosti na veľké migrujúce šelmy hodnotiť ako mierne negatívne.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Navrhovaná činnosť ďalej zasahuje hydricko-terestrický biokoridor RBk V vedúci riekou Kysucou od Makova až po Čadcu, ktorý umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov. Zachovalé porasty vytvárajú vhodné refúgiá pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy. Navrhovaná činnosť preklenuje rieku Kysuca viacerými novými mostnými objektami a to cestným mostom 271,239 (Variant 1 TIOP Juh), novým cestným mostom v nžkm 271,425 (Variant 2 TIOP Sever), rekonštrukciou existujúceho mosta v nžkm 271,409 (Variant 2 TIOP Sever) a novostavbou cestného mosta v nžkm 278,918 (oba varianty). Aj v tomto prípade budú práce na mostoch vykonávané tak, aby boli minimalizované vplyvy na vodný tok a významné biotopy.

Navrhovaná činnosť zasahuje aj hydricko-terestrický biokoridor RBk VI vedúci riekou Bystrica, ktorý umožňuje pohyb hydrických, terestrických a semiterestrických živočíchov a svojimi brehovými porastmi vytvára vhodné refúgiá pre hniezdiace druhy a terestrické a semiterestrické živočíchy. Navrhovaná činnosť zasahuje do tohto koridoru vo Variante 2 TIOP Sever odstránením existujúcej lávky pre peších v nžkm 271,404 a výstavbou novej lávky pre peších a cyklistov v mierne odsadenej polohe. Priame zásahy do toku sa nepredpokladajú, lokálne dôjde k zásahom do brehových porastov, ktoré však budú minimalizované na nevyhnutne potrebnú mieru.

Ostatné z evidovaných prvkov ÚSES sa nachádzajú v okolí dotknutého traťového úseku a môžu byť nepriamo ovplyvnené počas výkonu stavebných prác presunom stavebnej techniky, potrebou prístupov a pod.

Navrhovaná činnosť bude rešpektovať ustanovenie § 3 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny, t. j. v prípade vykonávania činností, ktorými môže byť ohrozený alebo narušený ÚSES budú navrhnuté opatrenia, ktoré prispejú k jeho vytváraniu a udržiavaniu.

Vplyvy na dotknuté biokoridory a prvky ÚSES sú zmiernené zapracovaním navrhovaných opatrení vyplývajúcich z Migračnej štúdie (Barančok, 2024) priamo do technického návrhu navrhovanej činnosti. Zásahy do vodných tokov a brehových porastov budú realizované len v nevyhnutnej miere so zachovaním migračnej priestupnosti tokov (na tokoch nedôjde k realizácii priečnych výškových stupňov). Z tohto hľadiska a so zapracovaním navrhovaných opatrení hodnotíme vplyvy na ÚSES ako negatívne, málo významné.

Z hľadiska vplyvov na migračnú priechodnosť územia nebol medzi realizačnými variantmi identifikovaný žiaden rozdiel. Negatívny vplyv na migračnú priechodnosť územia bude spojený primárne s fázou výstavby navrhovanej činnosti. Tie však môžu byť zmiernené úpravou harmonogramu stavebných postupov tak, že budú primárne riešené prvky zabezpečujúce konektivitu územia (ekodukt, mosty a priepusty). Vo fáze prevádzky dôjde k navýšeniu a zlepšeniu migračných parametrov prvkov železničnej infraštruktúry podľa opatrení navrhnutých v Primeranom hodnotení (Barančok, 2024) a Migračnej štúdii (Barančok, 2024).

Vyššie popísaný vplyv realizácie navrhovanej činnosti na migráciu veľkých šeliem, bude rovnaký pri oboch realizačných variantoch, ktorých riešenie je v tomto úseku totožné. V prípade oboch variantov je preto súčasťou technického návrhu realizácia nového ekoduktu ponad železničnú trať s príslušnou navádzacou zeleňou.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde v dotknutých obciach k dočasným dopravným obmedzeniam. Potrebné budú dočasné obmedzenia železničnej dopravy (doprava bude obmedzená na jednej traťovej koľaji a dôjde aj k výlukám staničných koľají v ŽST Čadca) aj dočasné obmedzenia a zmeny organizácie cestnej, cyklistickej a pešej dopravy v miestach ich styku so železničnou traťou a na hlavných prístupových cestách na stavenisko. V tejto etape dôjde tiež k nárastu intenzít dopravy na cestných komunikáciách priľahlých k trati, ktorými bude zabezpečovaná obsluha stavby. Keďže dotknutým územím sú

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

aj intravilány miest, kde sú na cestnú dopravu kapacitne vyššie nároky, môže dochádzať ku vzniku dopravných kongescií. Tieto vplyvy hodnotíme ako negatívne, málo významné.

Účelom navrhovanej činnosti je skvalitnenie infraštruktúry dotknutej časti žel. trate v nadväznosti na zapojenie trate do medzinárodných koridorov, zvýšenie kapacity a rýchlosti železničného spojenia a zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti železničnej dopravy. Cieľom je tiež zlepšenie prístupu cestujúcej verejnosti k železničnej doprave prostredníctvom modernizácie ŽST Čadca a pridaním novej zast. Krásno nad Kysucou (TIOP).

Hlavnými trvalými zmenami v organizácii dopravy v Krásne nad Kysucou bude realizácia prístupových trás k novému TIOPu. Vo variante 1 TIOP Juh bude prístup vedený napojením na miestnu cestu z križovatky ulíc Násypy, Struhy a Mládežnícka. Vedená bude teda obytnou zónou a popri areáli miestnej základnej školy. Pri Variante 2 TIOP Juh bude prístupová cesta napojená na križovatku v blízkosti firmy 3 Energy s.r.o., teda v priemyselnej zóne mesta a nebude prechádzať obytnými časťami.

Významnou trvalou zmenou pre obyvateľov Čadce, resp. mestskej časti Drahošanky, bude prebudovanie podjazdu v nžkm 279,048 na podchod pre peších a cyklistov. Na základe požiadavky mesta Čadca (list č. ŽP-1863-12/2020-Dur zo dňa 6.12.2024) budú zachované šírkové parametre daného objektu (aktuálna svetlá šírka medzi oporami), v nevyhnutných prípadoch zaistí prístup záchranným zložkám po najkratšej trase do tejto mestskej časti. Prebudovanie objektu prinesie zmenu prístupu obyvateľov do tejto časti, smerovaní budú po novom cestnom moste na ul. Andreja Hlinku v nžkm 278,918, čo bude znamenať navýšenie jazdných časov do centra mesta.

Potreba úprav dopravnej infraštruktúry je vyvolaná rekonštrukciou alebo prestavbou niektorých mostných objektov, akceptovaním požiadaviek miestnych samospráv a zohľadnením nárokov kladených na tieto cesty. Vyvolanými úpravami dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy na dotknutých cestách a k doplneniu možností peších a cyklistických prístupov. Vplyvy oboch realizačných variantov na dopravu v dotknutom území možno hodnotiť ako pozitívne, významné.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje žiadne kultúrne a historické pamiatky, nepredpokladá sa preto negatívne pôsobenie na uvedené objekty (bez vplyvu).

Vplyvy na archeologické náleziská

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom priamo nezasahuje do žiadneho evidovaného archeologického náleziska. V okolí železnice sa nachádzajú viaceré evidované náleziská, realizácia navrhovanej činnosti by sa týchto lokalít nemala dotknúť vzhľadom na ich vzdialenosť.

Pre navrhovanú činnosť bolo vydané vyjadrenie KPÚ Žilina (list č. Z-PUSR-084726/2024 zo dňa 22.10.2024), podľa ktorého sú v bezprostrednej blízkosti navrhovanej činnosti evidované archeologické náleziská, resp. miesta s archeologickým potenciálom. Zároveň trasa navrhovanej činnosti prechádza cez historické územie mesta Čadca približne v úseku medzi nžkm 278,7 - 280,5.

Podľa § 37 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu je nevyhnutné vykonať záchranný archeologický výskum ako predstihové opatrenie za účelom záchrany archeologických nálezov a nálezísk predpokladaných v zemi na území stavby. Podmienky vykonávania predstihového záchranného archeologického výskumu určí podľa § 39 ods. 3 daného zákona v osobitnom rozhodnutí príslušný Krajský pamiatkový úrad.

V prípade archeologického nálezu pri vykonávaní stavebnej činnosti v území nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác podľa § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona a oznámi nález Pamiatkovému úradu SR a nález ponechá bezo zmeny až do obhliadky úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou. Lokality nálezu budú následne dôsledne

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

zdokumentované a s nájdenými archeologickými artefaktmi bude naložené v súlade s platnými právnymi predpismi.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom priamo nezasahuje do žiadnej významnej geologickej lokality ani paleontologického náleziska.

Najbližšie k navrhovanej činnosti sa nachádza geologická lokalita Vojtovský prameň, ktorá je evidovaná vo vzdialenosti cca 3,2 km od dotknutého úseku železničnej trate.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa vplyv navrhovanej činnosti na miestne tradície a iné hodnoty nehmotnej povahy.

Iné vplyvy

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. Ide o pozitívny vplyv, mierne významný.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Navrhovaná činnosť je líniovou stavbou plánovanou s osobitným charakterom výstavby v krátkych ucelených úsekoch v postupnosti závislej na dopravnej priepustnosti, pri identifikácii a hodnotení kumulatívnych vplyvov boli dané špecifiká zohľadnené.

Vzhľadom na povahu predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti, negatívne vplyvy počas výkonu stavebnej činnosti možno považovať za najvýznamnejšie, pričom ich koncentrácia v dotknutom území zvýrazní negatívny charakter ich pôsobenia. Negatívne vplyvy výstavby budú kumulované ako dopady viacerých súčasne prebiehajúcich typov stavebných zásahov v dotknutom území. Najvýznamnejšími nepriaznivými vplyvmi na dotknuté životné prostredie a miestne obyvateľstvo budú trvalé zábery pôdy vrátane poľnohospodárskych a lesných pozemkov, degradácia súčasného vegetačného krytu a hodnotných biotopov, zásahy do horninového prostredia a do podzemných vôd v dôsledku zakladania stavieb, zásahy do vodných tokov v mieste preložky a prekonávaní trate mostnými objektmi alebo úprav ich korýt a zásahy do ich brehov a zmena krajinnej štruktúry konverziou a doplnením krajinných prvkov antropogénneho charakteru. Počas výstavby je potrebné rátať so zvýšenou hlučnosťou a prašnosťou na staveniskách a v ich okolí, s pôsobením vibrácií výkonom prác stavebných mechanizmov a s dočasnými dopravnými obmedzeniami. Pri stavbách tohto druhu sa s prihliadnutím na charakter prevádzky používa ich delenie na staničné a medzistaničné úseky, ktoré umožňujú pomerne nezávislé stavebné postupy pri výstavbe, pričom postup výstavby nemusí ísť v časovej postupnosti, ale závisí na dopravnej priepustnosti a možného vyrovnávania dopravných mimoriadností v nepravidelnom poradí. Výstavba navrhovanej činnosti tak nebude prebiehať súvisle v celom uvažovanom rozsahu, ale bude prebiehať v postupnej časovej následnosti vo viacerých etapách. Negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti preto budú generované s postupom stavebných prác a intenzívny stavebný tlak na dotknuté prostredie bude kumulovaný v aktuálnom mieste realizácie stavby, resp. v priamo nadväzujúcich lokalitách. Vzhľadom na potrebný rozsah prác bude najnáročnejšími časťami projektu budovanie novej zastávky Krásno nad Kysucou (TIOP), budovanie železničnej trate v novej polohe v miestach preložiek, výstavba nových

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

mostných objektov vrátane ekoduktu a výstavba geotechnických konštrukcií (oporných a zárubných múrov). Tieto aktivity budú vyžadovať najväčšie stavebné výkony a predpokladajú najširšie priestorové rozloženie negatívnych vplyvov výstavby.

Zvážením predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté územie z pohľadu jeho abiotických, biotických, krajinných i socioekonomických zložiek bola identifikovaná vzájomná kumulácia vplyvov navrhovanej činnosti na biotu dotknutého územia, povrchové vody, krajinu, obyvateľstvo a na dopravu v dotknutej oblasti:

- Všetky sprievodné aktivity a zásahy vyvolané navrhovanou činnosťou sú zdrojom zásahov do vegetácie riešeného územia či už v menšom alebo väčšom rozsahu. Negatívne budú pôsobiť najmä trvalé zásahy do plôch zelene, odstránenie súčasného vegetačného krytu, výruby nelesnej drevinovej vegetácie a zásahy do brehových porastov. Najvýznamnejšie sú vyvolané zásahy do priestorov ÚEV Sútok Kysuca s Bystricou, kde je evidovaná prítomnosť viacerých biotopov európskeho i národného významu, resp. kde sú predmetmi aj viaceré významné druhy. Vyvolané zábery znížia nielen podiel výmery vzácnych biotopov v dotknutom území a v kontexte ich výskytu, ale môžu prispieť aj k zníženiu ich kvality na bezprostredne nadväzujúcich plochách. Vyvolanými zásahmi dôjde tiež k poklesu biodiverzity dotknutého územia i širšej oblasti. Všetky identifikované vplyvy i potenciálne nepriame ovplyvnenia je preto snaha zmierniť prijatím adekvátnych opatrení.
- Vzhľadom na rozsah viacerých vyvolaných zásahov bol identifikovaný aj kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti na vodný tok Kysuca. Železničná trať križuje rieku Kysuca na viacerých miestach mostnými objektmi, ktoré prejdú rekonštrukciou alebo prestavbou. Ďalšie mostné objekty cez tok sú navrhované, resp. niektoré budú odstránené a nahradené novými. Ďalšie okrajové zásahy s nepriamymi vplyvmi vyvolajú priblíženie trate k toku rieky na začiatku úseku v mieste plánovanej preložky, umiestnenie TIOPu Krásno nad Kysucou v inundačnom území rieky (Variant 1 TIOP Juh) a prípadné okrajové práce na železničnom telese v úsekoch jeho tesného kontaktu s korytom toku.
- Akákoľvek rozvojová činnosť vyvoláva zmeny krajinnej štruktúry zmenou typov krajinných prvkov, ich pomerného zastúpenia a ich rozloženia v rámci krajinnej mozaiky. Na zmeny v zastúpení krajinných prvkov nadväzujú zmeny ekologickej stability územia, ktorá je priamo závislá na zastúpení a kvalite ekologicky významných prvkov. Navýšením pomeru technických objektov sa zvýši zastúpenie antropogénne vytvorených krajinných prvkov v dotknutom území, ale keďže nejde o novú činnosť v lokalite, nejedná sa sumárne o významný vplyv. Súčasne sa odstránením zastaraných technických častí a ich nahradením novými, modernými prvkami vyššej kvality zvýši estetické pôsobenie železničnej infraštruktúry v krajine. Na druhej strane, vybudovaním nových vizuálne výrazných prvkov (nové mosty, vysoké násypy, zárubné a oporné múry, protihlukové steny a pod.) sa zmení krajinný obraz dotknutého územia, vzhľadom na pomerne morfologicky členité územie pôjde o vplyv prevažne lokálneho charakteru.
- Počas realizácie stavebných prác dôjde ku kumulácii negatívneho pôsobenia stavebných aktivít na pohodu a kvalitu života, pričom v prípade súčasnej realizácie viacerých objektov v rovnakom období bude intenzívny stavebný tlak na dotknuté prostredie koncentrovaný v aktuálnom mieste realizácie stavieb a na prístupových cestách k staveniskám. Realizáciou projektov dôjde k saturovaniu základných potrieb obyvateľov zvýšením kvality poskytovaných služieb v území. Súčasne sa zníži negatívne pôsobenie trate na dotknuté obyvateľstvo z hľadiska akustických emisií.
- Skvalitnenie železničnej dopravy bude významným pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti. Modernizácia železničnej trate prinesie skvalitnenie dopravnej cesty, zrýchli železničnej dopravu a jej bezpečnosť a prispeje k jej zatraktívneniu. Vyššia technická vybavenosť železničnej trate zároveň zníži negatívne pôsobenie železničnej prevádzky na okolité prostredie a na kvalitu života obyvateľov obcí, ktorými je trať vedená,

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

a súčasne tiež zníži nároky na jej údržbu. Súvisiace vyvolané zmeny cestnej dopravy vyvolajú lokálne zmeny dopravnej obslužnosti územia, tieto vplyvy budú prevažne miestneho charakteru, ovplyvnia predovšetkým dopravné napojenia miestnym obyvateľom v rámci jednotlivých obcí. K zvýšeniu bezpečnosti obyvateľov prispeje tiež zvýšenie zabezpečenia na existujúcich úrovňových priecestiach. Prístupnosť územia bude zmenená aj pre peších a cyklistov, a to najmä dobudovaním nových prístupov, prebudovaním podjazdu v nžkm 279,048 na podchod pre peších a cyklistov v Čadci a pridaním nových prvkov a vystavaním nových bariér v zastavaných častiach mesta vo forme protihlukových stien. Zmeny dopravnej dostupnosti dotknutých obcí budú významné v lokálnom meradle.

Z hľadiska funkčnej súvislosti je navrhovaná činnosť v priamej väzbe na projekt železničnej infraštruktúry „ŽST Čadca (mimo) – št. hr. SR/ČR“ (žkm 279,150 – 284,340), ktorá rieši modernizáciu nadväzujúceho traťového úseku od Čadca po štátnu hranicu SR/ČR. Aktuálne prebiehajú v tomto úseku už stavebné práce. Pri zvážení predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté územie v spolupôsobení s predpokladanými vplyvmi tejto stavby možno hovoriť o kumulatívnych vplyvoch na dopravu (oba projekty majú za účel skvalitnenie a zrýchlenie priamo prepojených úsekov železničnej trate, očakáva sa tak po ich spustení kumulácia pozitívnych vplyvov skvalitnenia železničnej dopravnej cesty s medzinárodným dopadom), kumulatívnych vplyvoch na obyvateľstvo (spočíva najmä v uspokojení základných potrieb obyvateľov zvýšením kvality nim poskytovaných služieb), kumulatívnych vplyvoch na krajinu (zmeny krajinnej štruktúry, ovplyvnenie ekologickej stability krajiny alebo zmeny lokálneho krajinného obrazu) a kumulatívnych vplyvoch na biotu (vyvolané zásahy do biotopov môžu prispieť k zníženiu ich kvality a v prípade trvalých záberov môžu znížiť ich výskyt v oblasti, čím môže dôjsť k poklesu biodiverzity; keďže však ide o územie s pomerne vysokou kvalitou prírodného prostredia, predpokladá sa jeho vysoká regeneračná schopnosť a presun dotknutých druhov do susedných lokalít a potenciálne zníženie biodiverzity by nemalo byť významného rozsahu).

Zvážené boli tiež vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie v spolupôsobení s predpokladanými vplyvmi ostatných známych činností pripravovaných v dotknutom území. Okrem uvedeného projektu modernizácie nadväzujúceho traťového úseku boli zohľadnené projekty:

- V území sa realizuje aj hodnotenie vplyvov výstavby ďalších úsekov diaľnice D3: Diaľnica D3 Žilina (Strážov) – Žilina (Brodno), Diaľnica D3 Žilina (Brodno) – Kysucké Nové Mesto, Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec, Diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité, Diaľnica D3 Skalité – hranica SR/PL. V sledovanom území bolo spracované primerané hodnotenia pre úseky:

  Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica. Primerané hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu európsky chránených území Natura 2000 (HBH Projekt spol. s r.o., 10/2023) a Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Čadca, Bukov, 2. profil. Primerané hodnotenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000, časť D3 Oščadnica – Čadca, Bukov, 2. profil, (Zuskinová, 11/2023).

  Ku kumulácii vplyvov s týmito navrhovanými činnosťami by mohlo primárne dôjsť v kontexte narušenia konektivity územia a migračného toku živočíchov primárne kategórie A a B v dotknutom území. Hlavným migračným úsekom je oblasť meandra rieky Kysuca v k. ú. Horelica približne v nžkm 273,2 - 274,8, kadiaľ vedie aj trasa terestrického biokoridoru RBk II, ktorý je križovaný cestou I/11 a navrhovanou diaľnicou D3. Ten spája biocentrá RBc9 Raková-Vlčkov-Blažková chotárny kopec a RBc13 Javorské. Pre zabezpečenie migračnej priechodnosti územia budú diaľnica aj úprava cesty opatrené migračnými objektmi (podchodmi) pre živočíchy kategórie “A” (Migračná štúdia D3, HBH Projekt spol. s.r.o., 2020). Na ne bude nadväzovať ekodukt cez

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

železničnú trať v nžkm 274,500. Pre minimalizáciu negatívnych vplyvov, najmä v podobe mortality živočíchov, bude železničná trať opatrená protihlukovými stenami, navádzacím oplotením a navádzacou zeleňou vysadenou na lúčnych biotopoch v časti meandra v k. ú. Horelica. Podrobne sú kumulatívne vplyvy na chránené územia sústavy Natura 2000 a na predmety ochrany v nich opísané v Primeranom hodnotení (Barančok, 2024), ktoré je samostatnou prílohou správy o hodnotení.

Ku kumulácii vplyvov so spomínanými projektmi D3 môže dôjsť aj z hľadiska vplyvov na dopravu a obyvateľstvo (ak by stavebné práce a s nimi súvisiace obmedzenia boli realizované súčasne s modernizáciou žel. trate). Kumulovaný vplyv by sa v takom prípade prejavil aj na zvýšenom dopyte potrených stavebných materiálov a ich prepravy.

- Výhľadovo sa v dotknutom území plánuje ochrana územia pred povodňami primárne zameraná na rieku Kysuca a niektoré jej prítoky. V aktuálnom stupni je v rámci dotknutého územia k dispozícii zámer „Čadca – rieka Kysuca, protipovodňové opatrenia“ (CABEX s.r.o, 10/2022). Vzhľadom na vyhodnotenie vplyvov je možné predpokladať kumuláciu vplyvu v podobe narušenia integrity brehových porastov toku Kysuce, ku ktorým príde pri oboch navrhovaných činnostiach. V oboch prípadoch dôjde po ukončení stavebných prác k realizácii náhradnej výsadby, resp. zabezpečeniu samozmladenia pôvodných druhov lužnej vegetácie. Tie navyše budú v prípade modernizácie železničnej trate podporené realizáciou projektu monitoringu a odstraňovania inváznych druhov rastlín, aby sa zabránilo ďalšej degradácii brehových porastov.

Pri zvážení kumulácie vplyvov navrhovanej činnosti a ďalších relevantných, známych činností pripravovaných v dotknutom území nie je predpoklad vzniku takých vplyvov, ktoré by pri vzájomnom pôsobení boli zdrojom významných trvalých negatívnych vplyvov na životné prostredie dotknutého územia alebo na miestne obyvateľstvo, ktoré by nemohli byť minimalizované alebo zmiernené vhodne prijatými opatreniami.

Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Vplyvy pôsobiace počas výstavby navrhovanej činnosti

- Dočasne sa zníži kvalita života dotknutých obyvateľov predovšetkým v dôsledku nárastu prašnosti a hluku v lokalitách stavby a ich blízkom okolí, nárastom intenzity nákladnej dopravy a prípadnými súvisiacimi dopravnými obmedzeniami.
- Odstránenie objektu na pozemku parc. č. C-KN 6780/1 v k. ú. Krásno nad Kysucou, ktorý je dnes využívaný ako predajňa bicyklov Cyklosport (Variant 1 TIOP Juh).
- Odstránenie jedného objektu individuálneho bývania v nžkm 271,246 na parcele č. C-KN 12606 v k ú. Krásno nad Kysucou (Variant 2 TIOP Sever).
- Odstránenie niekoľkých objektov betónových garáží na parcelách C-KN 6417/55, 6417/56, 6417/57, 6417/58, 6417/59, 6417/60, 6417/61, 6417/62, 6417/63, 6417/64, 6417/65, 6417/66, 6417/67, 6417/68, 6417/69 a 6417/70 v k. ú. Krásno nad Kysucou (Variant 2 TIOP Sever).
- Narušenie horninového prostredia v miestach zakladania nových mostných objektov a geotechnických konštrukcií.
- Narušenie priľahlých svahov a následná možnosť aktivizácie svahových pohybov, vznik plošnej erózie.
- Možnosť plošnej erózie zemín po odstránení vegetačného pokryvu.
- Možné ovplyvnenie statiky blízkej zástavby prenosom vibrácií vykonávaním niektorých stavebných prác.
- Trvalé zmeny morfológie vplyvom realizácie zárezov do terénu a budovania násypov v údoliach a zníženinách.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Dočasný nárast emisií skleníkových plynov zvýšeným pohybom motorových prostriedkov, zvýšená prašnosť prostredia, zvýšená prašnosť prostredia.
- Zásahy do korýt a brehov vodných tokov vrátane brehových porastov v prípade rekonštrukcie mostných objektov, resp. realizácie nových mostov ponad vodné toky.
- Možné dočasné zakalenie vody v tokoch, resp. dočasné obmedzenie ich prietočnosti.
- Možné ovplyvnenie režimu prúdenia, výšky hladiny a dočasné ovplyvnenie kvality podzemných vôd pri zakladaní stavieb.
- Možný vznik havarijnej situácie na stavenisku spojený s únikom znečisťujúcich látok, ktoré môžu životné prostredie a jeho jednotlivé zložky kontaminovať.
- Dočasný záber pôdy vrátane poľnohospodárskej pôdy počas realizácie stavebných prác pre vytvorenie prístupových komunikácií, manipulačných plôch, zariadení stavenísk a i.
- Mechanická devastácia pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov.
- Možnosť vzniku plošnej erózie zemín odkrytím niektorých svahovitých plôch.
- Zmena dostupnosti niektorých poľnohospodárskych celkov vybudovaním ekoduktu s príslušnou navádzacou zeleňou.
- Degradácia až čiastočná alebo úplná deštrukcia súčasného vegetačného krytu pozemkov dotknutých stavbou.
- Nevyhnutný výrub drevín realizáciou preložky trate, novej zastávky (TIOP) a niektorých stavebných objektov vrátane zásahov do brehových porastov dotknutých vodných tokov.
- Odstránenie inváznych druhov rastlín na dotknutých pozemkoch.
- Poškodenie vegetácie a biotopov v blízkosti plôch stavby mimo určeného dočasného a trvalého záberu.
- Vyrušovanie miestnych živočíšnych druhov v dôsledku stavebnej činnosti.
- Možnosť priameho usmrtenia sesílnych a málo pohyblivých druhov živočíchov prostredníctvom pohybov stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov.
- Degradácia až úplná deštrukcia pobytových alebo potravných biotopov niektorých druhov.
- Dočasné obmedzenie migrácie zveri počas vykonávania stavebných prác v dôsledku vyrušovania a zmien podmienok prostredia.
- Dočasná zmena krajinnej štruktúry dotknutého územia navýšením vizuálne nevzhľadných prvkov potrebných pre výkon stavebných prác.
- Dočasné zníženie ekologickej stability krajiny dotknutého územia znížením kvality prostredia v miestach realizácie stavebných prác a v miestach odstránenia súčasného vegetačného krytu.
- Dočasné priame zásahy do blízkych prvkov ÚSES počas výkonu stavebných prác a dočasné obmedzenia konektivity prítomných biokoridorov.
- Dočasné dopravné obmedzenia železničnej prevádzky z dôvodu potreby dočasných výluk na trati počas stavebných prác (realizácia sa bude uskutočňovať počas prevádzky na existujúcej trati).
- Dočasné obmedzenia cestnej dopravy a zníženie priepustnosti dotknutých ciest nevyhnutnými výlukami počas realizácie stavebných prác.
- Prípadný zásah stavby do archeologického náleziska.
- Dočasné zvýšenie pracovných príležitostí v odvetví stavebníctva a dočasné zvýšenie nárokov na stavebné suroviny.
- Dočasné zvýšenie hlukovej záťaže v dotknutom území v miestach realizácie stavebných prác a v ich okolí.
- Dočasné zníženie kvality života dotknutých obyvateľov počas stavebných prác (zvýšená prašnosť, zvýšená intenzita dopravy, zmena organizácie dopravy, nárast hlukovej záťaže a pod.).

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Vplyvy pôsobiace počas prevádzky navrhovanej činnosti

- Trvalé zmeny lokálneho mikrogeoreliéfu dotknutého územia vplyvom realizácie zárezov do terénu a budovania zárubných a oporných múrov.
- Odstránenie súčasného telesa trate (žel. zvršku a spodku) znečisteného ropnými látkami.
- Lokálne zvýšenie výparu a infiltračnej schopnosti dotknutého územia zvýšením podielu nepriepustných povrchov a zmenou odtokových pomerov.
- Zvýšenie stability a odolnosti železničnej infraštruktúry v riešenom úseku voči pôsobeniu prípadných nepriaznivých udalostí spojených s pôsobením rizikových klimatických javov.
- Zvýšenie prašnosti v tesnej blízkosti trate (do cca 70 m) v úsekoch preložiek žel. trate v dôsledku prejazdu vlakových súprav.
- Zníženie množstva emisií oxidu uhličitého produkovaných IAD z dôvodu presunu cestujúcich na železničnú dopravu v dôsledku jej skvalitnenia a zvýšenia rýchlosti a plynulosti železničného spojenia.
- Navýšenie počtu stacionárnych zdrojov znečistenia ovzdušia a zariadení obsahujúcich F-plyny v dotknutom území inštaláciou nových technologických prvkov.
- Zníženie množstva vypúšťaných znečistených vôd voľne do terénu realizáciou odvodnení v zmysle platných právnych predpisov.
- Nevyhnutné úpravy dna a brehov korýt dotknutých vodných tokov vrátane Kysuce pod mostnými objektami alebo v bezprostredne nadväzujúcich úsekoch.
- Spevnenie svahov železničného telesa vykonaním protieróznych a stabilizačných opatrení.
- Vytvorenie prekážky pre presakujúce podzemné vody výstavbou zárubných múrov.
- Vylúčenie mazania klzných stoličiek vo výhybkách a ich nahradenie valčekovými zariadeniami na prestavovanie jazykov.
- Trvalý záber pôdy, vrátane poľnohospodárskej a lesnej, pre umiestnenie nových stavebných objektov ako nových súčastí železničnej infraštruktúry.
- Zmena lokálnych svetelných podmienok vegetačného krytu zatienením pod novými mostnými objektmi (možné zmeny v rastlinných spoločenstvách).
- Trvalý, lokálny zásah do biotopov európskeho a národného významu.
- Vnášanie nepôvodných, príp. inváznych druhov do okolia trate.
- Zníženie úkrytových možností niektorých živočíšnych druhov rekonštrukciou mostných objektov a odstránením drevinovej vegetácie.
- Vytvorenie nových biotopov realizáciou vegetačných úprav.
- Zriadenie novej bariéry pre živočíchy vrátane prelietavajúceho vtáctva vo forme protihlukových stien.
- Zvýšenie bariérového efektu trate inštaláciou protihlukových stien a oplotenia pozdĺž telesa železnice.
- Zlepšenie migračných možností pre zver úpravami jestvujúcich mostných objektov a svahov železničného násypu, resp. vytvorenie nových migračných možností (nový ekodukt pre zver nžkm 274,500).
- Zníženie mortality zveri v dôsledku kolízie s vlakovou dopravou inštaláciou protihlukových stien a oplotenia trate.
- Zmena krajinnej štruktúry a krajinnej scenérie v mieste preložky trate a v miestach budovania nových, vizuálne výrazných stavebných objektov.
- Zvýšenie estetických hodnôt jestvujúcich stavebných a technických objektov ich rekonštrukciou a obnovou.
- Zmena krajinného obrazu dotknutého územia budovaním vysokých násypov a hlbokých zárezov a začlenením nových vizuálnych vnemov do dotknutej krajiny vrátane mostných objektov, geotechnických konštrukcií a protihlukových stien.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Zvýšenie celkovej estetiky priestorov dotknutých železničných staníc a zastávok.
- Zníženie ekologickej stability územia nárastom zastúpenia antropogénne vytvorených prvkov a trvalým odstránením súčasného vegetačného krytu, predovšetkým vzrastlej drevinovej vegetácie.
- Možný únik znečisťujúcich látok v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií počas prejazdov koľajových vozidiel.
- Priamy zásah do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou v prípade výstavby zast. Krásno nad Kysucou v polohe z Variantu 1 TIOP Juh.
- Priamy zásah do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou v prípade výstavby prístupu ku zast. Krásno nad Kysucou vo Variante 2 TIOP Sever
- Zvýšenie maximálnej prejazdovej rýchlosti vlakových súprav (do 120 km/hod).
- Skrátenie jazdných časov a zrýchlenie prepravy osôb a tovarov.
- Dosiahnutie interoperability železničného systému v súlade s technickými požiadavkami na európske trate.
- Zvýšenie vybavenosti železničnej trate novou, modernou technickou infraštruktúrou.
- Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy rekonštrukciou a výmenou objektov a prvkov železničnej infraštruktúry a rekonštrukciou jestvujúcich mostných objektov.
- Zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti na dotknutých zastávkach a stanici a zabezpečenie bezproblémového prístupu cestujúcich s obmedzenými schopnosťami pohybu.
- Zvýšenie bezpečnosti dopravy zvýšením zabezpečenia na existujúcich úrovňových priecestiach pridaním závory a zvýšením úrovne zabezpečovacieho zariadenia.
- Zníženie nákladov na údržbu a opravy železničnej dopravnej cesty.
- Zvýšenie komfortu jazdy a zvýšenie kultúry cestovania vďaka modernizácií technickej infraštruktúry trate vrátane zvýšenia vybavenosti dotknutých žel. zastávok a staníc.
- Zvýšenie dopravnej obslužnosti spádového územia Krásna nad Kysucou, Bystrickej a Oščadnickej doliny zriadením novej multimodálnej zastávky (TIOP) v Krásne nad Kysucou.
- Zvýšenie atraktivity železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi a zvýšenie jej konkurencieschopnosti.
- Zmeny v organizácii cestnej a pešej dopravy realizáciou preložiek a nevyhnutných úprav dotknutých ciest v súvislosti s výstavbou novej zast. Krásno nad Kysucou TIOP a prístupovej cesty k novému ekoduktu v nžkm 274,500.
- Zmena organizácie dopravy a prístupu do časti Drahošanky v Čadci v súvislosti s prestavbou podjazdu v nžkm 279,048 na podchod pre peších a cyklistov a s vybudovaním nového cestného mosta v nžkm 278,918.
- Zníženie súčasnej intenzity hluku produkovaného železničnou dopravou modernizáciou železničného spodku a zvršku, rekonštrukciou železničnej infraštruktúry vrátane mostných objektov a najmä inštaláciou protihlukových stien pozdĺž telesa trate.

Priestorové rozloženie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je dané predovšetkým súčasným trasovaním železnice a navrhovaným technickým riešením jej modernizácie. Z hľadiska priestorového dosahu možno rozlíšiť vplyvy s medzinárodným alebo národným dosahom, regionálnym dosahom a lokálnym pôsobením.

Nadnárodné vplyvy

- Naplnenie cieľov prijatých medzinárodných dohovorov pre oblasť železničnej prepravy.
- Zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy a príspevok k vytvoreniu jednotného európskeho dopravného systému v zmysle stanovených cieľov Bielej knihy EÚ – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru (2011).

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Dosiahnutie interoperability železničného systému v súlade s technickými požiadavkami na európske trate.
- Zásahy do územia európskej siete NATURA 2000 SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a niektorých predmetov jeho ochrany.
- Zásahy do biotopov európskeho významu (Ls1.3).

Národné vplyvy

- Naplnenie cieľov prijatých strategických dokumentov na úrovni Slovenskej republiky.
- Zrýchlenie a skvalitnenie železničnej dopravy.
- Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy.
- Zníženie potreby údržby a zníženie finančných nárokov na prevádzku, údržby a opravy železničnej trate.
- Zvýšenie komfortu jazdy a zvýšenie kultúry cestovania.
- Zrýchlenie prepravy tovarov a osôb.
- Zvýšenie atraktivity železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi a zvýšenie jej konkurencieschopnosti.
- Zníženie stretov živočíchov s koľajovou dopravou.
- Zásahy do viacerých prvkov ÚSES národného charakteru a ich nepriame ovplyvnenie predovšetkým zlepšením súčasných migračných možností zveri.

Regionálne vplyvy

- Zvýšenie prejazdovej rýchlosti vlakových súprav (do 120 km/hod).
- Zrýchlenie dopravy cestujúcich a prepravy tovarov skrátením prepravnej doby a zvýšenie prepravnej kapacity.
- Zvýšenie komfortu a kvality cestovania a zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti.
- Zvýšenie vybavenosti dotknutých železničných staníc a zastávok.
- Zásahy do viacerých prvkov ÚSES regionálneho charakteru.
- Zlepšenie migračných možností pre zver, resp. vytvorenie nových migračných možností úpravou jestvujúcich mostných objektov a vytvorením nového nadchodu pre zver (ekodukt).

Lokálne vplyvy

- Negatívne zásahy do prírodného prostredia (zmeny geomorfologických pomerov realizáciou zárezov do terénu a budovaním násypov, zábery pôdy, mechanická devastácia pôdy, zásahy do korýt a brehov vodných tokov v prípade rekonštrukcie a výstavby nových mostných objektov, resp. oporných a zárubných múrov, degradácia až čiastočná alebo úplná deštrukcia súčasného vegetačného krytu vrátane výrubu drevín, zníženie ekologickej stability územia zvýšením podielu antropogénnych prvkov, zmena krajinnej štruktúry a scenérie v mieste preložky trate, a i.).
- Zvýšenie bezpečnosti dopravy zvýšením zabezpečenia všetkých súčasných úrovňových križení trate s cestnými komunikáciami v dotknutom úseku trate.
- Zvýšenie bezpečnosti verejnosti zriadením alebo rekonštrukciou mimoúrovňových prechodov cez trať v priestoroch ŽST Čadca, zast. Krásno nad Kysucou (TIOP) a zast. Čadca-mesto.
- Zmeny v organizácii cestnej, cyklistickej a pešej dopravy vybudovaním novej zast. v Krásne nad Kysucou (TIOP) a prebudovaním podjazdu v nžkm 279,048 na podchod pre peších a cyklistov.
- Zmena krajinnej štruktúry a krajinnej scenérie v miestach preložiek trate a v miestach výstavby nových technických prvkov (najmä úprav alebo výstavby mostov, geotechnických konštrukcií a protihlukových stien).

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Pozitívne vplyvy zvyšujúce kvalitu dotknutého prírodného prostredia (zníženie súčasnej intenzity hluku produkovaného železničnou dopravou, zníženie množstva emisií znečisťujúcich látok produkovaných individuálnou automobilovou dopravou, zníženie množstva vypúšťaných znečistených vôd voľne do terénu realizáciou odvodnení, zlepšenie migračnej priechodnosti územia a jeho prepojenosti, odstránením inváznych rastlín v koridore trate a i.).
- Zníženie súčasnej intenzity hluku produkovaného železničnou dopravou modernizáciou železničného spodku a zvršku a inštaláciou protihlukových opatrení.

Celkovo možno konštatovať, že realizácia navrhovanej činnosti vo variante 2 za predpokladu zakomponovania opatrení a požiadaviek uvedených v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska nebude mať významné negatívne vplyvy na cezhraničnej, národnej, regionálnej ani lokálnej úrovni na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické charakteristiky (ako napr. vibrácie, žiarenie rádioaktívne a elektromagnetické, svetlotechnické podmienky, teplo a zápach), na genofond, biodiverzitu, biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy, chránené územia podľa zákona o ochrane prírody, krajinu, jej štruktúru, využívanie a scenériu, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, odpadové hospodárstvo, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti, narušenie pohody a kvality života a ich zraniteľnosť, na urbánny komplex a využívanie zeme, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru, budovy, na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, na poľnohospodársku a priemyselnú výrobu, lesné hospodárstvo, dopravu, stavby, činnosti, infraštruktúru, služby, rekreáciu a cestovný ruch.

Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie predstavuje syntézu pomerného zastúpenia analyzovaných vplyvov činností na obyvateľstvo, živú a neživú prírodu, krajinu a hospodárske využívanie prostredia. Z hodnotenia jednotlivých vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladajú významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenia, ktoré by mali za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov na cezhraničnej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, pokiaľ budú splnené požiadavky uvedené v časti VI. Rozhodnutie vo veci tohto záverečného stanoviska.

Ostatné možné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sú popísané v zámere navrhovanej činnosti, správe o hodnotení činnosti a odbornom posudku.

V. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území (Natura 2000)

Pre správu o hodnotení činnosti bolo spracované Primerané hodnotenie vplyvov projektu na územia sústavy Natura 2000 (Barančok, 2024) v zmysle § 28 zákona o ochrane prírody a krajiny a v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (tzv. Primerané hodnotenie). Primerané hodnotenie je samostatnou prílohou správy o hodnotení, údaje v tejto kapitole sú zhrnutím identifikovaných skutočností a získaných výsledkov.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Navrhovaná činnosť priamo zasahuje do SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou v oboch realizačných variantoch. Ostatné územia Natura 2000 sa nachádzajú vo väčšej vzdialenosti od dotknutého územia a nebudú navrhovanou činnosťou priamo dotknuté a nebudú ovplyvnené nepriamymi vplyvmi, a to ani v etape výstavby a ani v etape prevádzky. Priamo na vlastnom území týchto ÚEV alebo CHVÚ nachádzajúcich sa v okolí, za štandardných podmienok počas výstavby alebo prevádzky, nebudú ovplyvnené žiadne druhy alebo biotopy, ktoré sú tu predmetom ochrany.

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom vyvolá viacero priamych i nepriamych vplyvov na niektoré druhy a biotopy, ktoré sú SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou predmetmi ochrany. Základná identifikácia týchto vplyvov je uvedená v nasledujúcej tabuľke, podrobné vyhodnotenie vplyvov na jednotlivé predmety ochrany v dotknutých územiach siete Natura 2000 je uvedené v Primeranom hodnotení (Barančok, 2024).

Vplyvy navrhovanej činnosti na predmety ochrany SKUEV0833 Sútoky Kysuce s Bystricou:

druh / biotop (*prioritný biotop)	možnosť ovplyvnenia	typ vplyvu	komentár (stručné zdôvodnenie)
hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*)	áno	nepriamy	K ovplyvneniu druhu môže potenciálne dôjsť na miestach, kde navrhovaná činnosť zasahuje do toku rieky Kysuca – na lokalite spadajúcej do ÚEV hlavne pri križovaní rieky Kysuca v mieste TIOP Krásno nad Kysucou. Priamo v dotknutej lokalite druh nebol zistený, no vzhľadom na to, že je to druh citlivo reagujúci na kvalitu vody, nepriamo môžu byť ovplyvnené lokality výskytu druhu v úseku rieky pod miestom výstavby premostenia toku, kde môže nastať dočasné znečistenie toku zakalením vody počas realizácie stavebných prác spojených so zásahom do toku. Počas prevádzky tieto vplyvy tu už nebudú pôsobiť a možno konštatovať, že tu budú rovnaké podmienky pre výskyt druhu a jeho biotopov, ako je to v súčasnosti.
hlavátka podunajská (*Hucho hucho*)	áno	nepriamy	Druh patrí k veľkým a pohyblivým druhom rýb, počas zásahu do toku rieky Kysuca opustí priamo dotknuté lokality – tým nie je predpoklad priameho ohrozenia druhu. Počas stavebných prác a zásahom do toku počas výstavby premostenia rieky v mieste TIOP Krásno nad Kysucou môžu byť na určitý čas ovplyvnené lokality pod dotknutým územím na sútoku Kysuce a Bystrice, ktoré sú hodnotené ako významné neresisko druhu. Počas prevádzky tieto vplyvy tu už nebudú pôsobiť a možno konštatovať, že tu budú rovnaké podmienky pre výskyt druhu a jeho biotopov, ako je to v súčasnosti.
pĺž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*)	áno	nepriamy	K ovplyvneniu druhu môže potenciálne dôjsť na miestach, kde navrhovaná činnosť zasahuje do toku rieky Kysuca – na lokalite spadajúcej do ÚEV hlavne pri križovaní rieky Kysuca v mieste TIOP Krásno nad Kysucou. Priamo v dotknutej lokalite druh nebol zistený, bol zistený v nižších častiach toku. Tu nepriamo môžu byť ovplyvnené lokality výskytu druhu v úseku rieky pod miestom výstavby premostenia, kde môže nastať dočasné znečistenie toku zakalením vody počas realizácie stavebných prác spojených so zásahom do toku. Počas prevádzky tieto vplyvy tu už nebudú pôsobiť a možno konštatovať, že tu budú rovnaké podmienky pre výskyt druhu a jeho biotopov, ako je to v súčasnosti.
kunka žltobruchá (*Bombina variegata*)	áno	priamy nepriamy	Výskyt druhu bol počas prieskumov zaznamenávaný skôr na lokalitách mimo ÚEV (v dotyku so súčasným telesom železničnej trate). Je však predpoklad, že jedince druhu v súčasnosti migrujú medzi lokalitami po oboch stranách železnice, a tým aj jedince

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

druh / biotop (*prioritný biotop)	možnosť ovplyvnenia	typ vplyvu	komentár (stručné zdôvodnenie)
			žijúce aktuálne mimo ÚEV tvoria spolu jednotnú populáciu celého širšieho územia vrátane jedincov z ÚEV. K priamemu ohrozeniu môže potenciálne dôjsť na lokalitách kde sa jedince trvalo zdržiavajú alebo na migračných trasách. Nepriame vplyvy sú spojené so záberom potenciálnych domovských biotopov druhu a znečistením stojatých vôd a ich okolia.
vydra riečna (*Lutra lutra*)	áno	nepriamy	Jedince druhu príležitostne migrujú pozdĺž vodného toku rieky Kysuca a prechádzajú aj lokalitami, ktoré budú priamo dotknuté navrhovanou činnosťou – hlavne pri budovaní premostenia toku rieky – v mieste TIOP Krásno nad Kysucou. Nie je predpoklad priameho ohrozenia alebo usmrtenia jedincov na dotknutých lokalitách, priame strety so stavebnou technikou alebo dopravou sú málo pravdepodobné. Nepriamo môžu byť jedince ovplyvnené hlavne pôsobením hluku, vibrácií a trvalejším pobytom pracovníkov a stavebnej techniky v území. Jedince budú hlavne počas výstavby a rekonštrukcie premostení vyrušované a vytláčané z daných lokalít.
6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa Br6 Brehové porasty deväťsilov Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach	nie	–	Na plochách priamo dotknutých navrhovanou činnosťou sa biotopy Br6 alebo Lk5 nevyskytujú. V okolí plánovanej rekonštrukcie premostenia rieky Kysuca v mieste TIOP Krásno nad Kysucou sa vyskytujú len málo diferencované fragmenty biotopu Br6, no na základe dostupného technického riešenia územia a záberov pozemkov, by ani tieto nemali byť priamo dotknuté. Nepriame vplyvy navrhovanej činnosti (ani dočasné znečistenie vody zakalením počas stavebných prác v koryte toku) nebudú mať vplyv na výskyt biotopu v území.
91E0* Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy Ls1.4 Horské jelšové lužné lesy	áno	priamy	V sledovanom území má zastúpenie biotop Ls1.3 v podobe plošne a štrukturálne zachovalých súvislých porastov alebo v podobe súvislých brehových porastov. Zároveň tu má zastúpenie aj biotop Ls1.1 Vŕbovo-topoľové nížinné lužné lesy, kde porasty majú charakter porastov s vŕbou krehkou (*Salix fragilis*) – aj tento biotop je súčasťou prioritného biotopu európskeho významu 91E0*. Biotop Ls1.4 v typickej forme tu nie je zastúpený. Navrhovaná činnosť zasiahne priamo do plôch biotopu na území ÚEV v mieste budovania TIOP Krásno nad Kysucou a aj na menších plochách pri úprave trasovania železničnej trate. Ostatné okolité plochy biotopu nebudú priamo ovplyvnené a nie je tu ani predpoklad ich nepriameho ovplyvnenia prostredníctvom výstupov.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Vykonané hodnotenie identifikovalo priamy vplyv navrhovanej činnosti druh kunka žltobruchá (*Bombina variegata*) a biotop 91E0* Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy, ktoré budú ovplyvnené priamym ohrozením druhu alebo záberom biotopu druhu a biotopu lužného lesa a budú na tieto predmety ochrany pôsobiť aj nepriame vplyvy. Nepriamo budú ovplyvnené aj ďalšie druhy, ktoré sú v ÚEV predmetom ochrany, a to hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), pĺž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*) a vydra riečna (*Lutra lutra*).

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnej lokality zapísanej do Zoznamu mokradí medzinárodného významu v zmysle Ramsarského dohovoru (1971). Vplyvy na tieto územia neboli identifikované (bez vplyvu).

Nulový variant nevyvolá zásahy do UEV Sútok Kysuce s Bystricou. Nedôjde ani k priamym vplyvom na predmety ochrany daného chráneného územia. Nebude ani zdrojom nových vplyvov na migračnú priechodnosť dotknutého územia. Železničná trať by aj naďalej v tomto úseku predstavovala bariéru pre pohyb terestrických a semiaktaických druhov živočíchov a aj naďalej by pri súčasnej intenzite dopravy umožňovala čiastočný prechod väčších druhov priamo cez trať (s rizikom mortality) a cez niektoré prítomné mostné objekty. Tie by však zostali v nevyhovujúcom stave z hľadiska podmienok priechodnosti.

Vyhodnotenie vplyvov realizačných variantov na jednotlivé predmety ochrany (druhy a biotopy) v SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou podľa Primeraného hodnotenia (Barančok, 2024):

- Vplyv na ryby, ktoré sú v území predmetmi ochrany:

  Vo Variante 1 TIOP Juh vyvolá výstavba cestného mosta cez rieku Kysuca priame ohrozenie jedincov druhu, zaberie časť biotopu druhu a bude významne počas výstavby pôsobiť aj nepriamymi vplyvmi na prítomnosť jedincov druhu hlaváč bieloplutvý a pĺž vrchovský. V prípade hlavátky podunajskej v dotknutom úseku rieky Kysuca dôjde aj k zásahu jej významného neresiska. Z hľadiska vplyvu na predmety ochrany rýb pôjde vo Variante 1 TIOP Juh o významne negatívne vplyvy (-2).

  Vo Variante 2 TIOP Sever sú mostné objekty umiestnené nad sútokom Kysuce s Bystricou, teda mimo plôch reprodukčných a výskytových lokalít druhov. Vplyv teda bude nepriamy, súvisieť len s fázou výstavby. Vplyv hodnotený vo Variante 2 TIOP Sever je charakterizovaný ako negatívny, málo významný (-1).

- Vplyvy na kunku žltobruchú (*Bombina variegata*):

  V oboch realizačných variantoch boli vplyvy na tento druh hodnotené ako negatívne, mierne významné (-1). Budú spojené primárne s etapou výstavby s ojedinelým priamym ohrozením jedincov druhu v ÚEV, zásahom do domovských biotopov a celkovým ovplyvnením charakteru lokalít výskytu.

- Vplyvy na vydru riečnu (*Lutra lutra*):

  V oboch realizačných variantoch budú vplyvy na tento druh rovnaké alebo veľmi podobné. K ovplyvneniu druhu dôjde hlavne na plochách výstavby TIOP Krásno nad Kysucou v oboch variantoch. Celkovo vplyvy navrhovanej činnosti boli vyhodnotené ako mierne negatívne (-1), prejavujúce sa hlavne v etape výstavby. V etape prevádzky boli identifikované niektoré nepriame vplyvy menšieho rozsahu – vplyvy nočného osvetlenia, rušenie hlukom z dopravy a prítomnosti človeka v území TIOPu. Väčšina týchto vplyvov bude podobná, ako tu pôsobia aj v súčasnosti, no čiastočne budú presunuté do iných miest než pôsobia teraz.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Vplyvy na biotop 91E0* (Ls1.1, Ls1.3) Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy:

  Vo Variante 1 TIOP Juh sú vyvolané vplyvy dané jeho umiestnením tesne pod sútok Kysuce a Bystrice. Tento variant teda významne zasahuje do lokalít výskytu biotopu lužných lesov na oboch brehoch rieky Kysuca. Celkovo sa predpokladá so záberom alebo ovplyvnením 1,5324 ha biotopu, čo je necelých 0,04 % podielu plochy ovplyvneného biotopu k celkovej ploche biotopu v SR, avšak až 7,76 % podielu ovplyvneného biotopu v dotknutom SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou. Z toho trvalo bude zabratých 6,40 % biotopu v dotknutom ÚEV a zvyšných 1,36 % predstavujú plochy dočasného záberu. Tým budú významne ovplyvnené aj stanovené ciele ochrany pre tento biotop na území SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou. Celkovo sú vplyvy navrhovanej činnosti vo Variante 1 TIOP Juh na biotop 91E0* (Ls1.1, Ls1.3) Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy hodnotené ako významne negatívne (-2).

  Vo Variante 2 TIOP Sever je TIOP umiestnený vyššie nad sútokom Kysuce a Bystrice, kde sa nachádzajú menšie plochy biotopu 91E0* (Ls1.1, Ls1.3) Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy a časť porastov je tu vzhľadom na parametre porastov, stanovištné podmienky a druhové zloženie klasifikovaná len ako brehové porasty. Celkovo sa tu predpokladá so záberom alebo ovplyvnením 0,4695 ha biotopu, čo je približne 0,01 % podielu plochy ovplyvneného biotopu k celkovej ploche biotopu v SR a až 2,37 % podielu ovplyvneného biotopu v dotknutom SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou. Z toho trvalo bude zabratých 1,06 % biotopu v dotknutom ÚEV a zvyšných 1,31 % predstavujú plochy dočasného záberu, ktoré po ukončení budú revitalizované – dôjde k obnove pôvodných drevinových aj prirodzených travinno-bylinných biotopov. Vzhľadom na významné zníženie trvalého záberu biotopu lužného lesa boli vplyvy navrhovanej činnosti vo Variante 2 TIOP Sever na biotop 91E0* (Ls1.1, Ls1.3) Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy hodnotené ako mierne negatívne (-1).

- Vplyv na migráciu veľkých šeliem bude prakticky totožný pri oboch realizačných variantoch.

Na podklade podrobného hodnotenia realizačných variantov a ich vplyvov na predmety ochrany v dotknutom SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou s ohľadom na stanovené ciele ochrany možno konštatovať:

- Navrhovanou činnosťou vo Variante 1 TIOP Juh budú významne negatívne ovplyvnené druhy hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*), hlavátka podunajská (*Hucho hucho*), pĺž vrchovský (*Sabanejewia balcanica*) a biotop 91E0* Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy, a preto realizácia navrhovanej činnosti v tomto variante bude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.
- Navrhovanou činnosťou vo Variante 2 TIOP Sever nebude významne negatívne ovplyvnený žiadny predmet ochrany v tomto ÚEV, a preto realizácia navrhovanej činnosti v tomto variante nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000.

Po vyhodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na integritu území sústavy Natura 2000 v zmysle hodnotenia vplyvov na priamo dotknuté územie SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a jeho predmety ochrany a na vyhodnotenie vplyvov na migrujúce veľké šelmy sa pre realizáciu navrhovanej činnosti odporúča jej riešenie vo Variante 2 TIOP Sever s vybudovaným plne funkčným ekoduktom s navádzacími prvkami v trase migračného koridoru regionálneho významu.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

VI. Rozhodnutie vo veci

1. Záverečné stanovisko (súhlasí, nesúhlasí).

OÚ Čadca na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania navrhovanej činnosti a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Záverečné stanovisko má platnosť tri roky. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant navrhovanej činnosti podľa § 22 ods. 2.

Na základe záverov komplexného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti životné prostredie podľa zákona sa súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa **variantu 2 (TIOP Sever)** uvedeného v správe o hodnotení činnosti a popísaného v bode II.6. Stručný popis technického a technologického riešenia tohto záverečného stanoviska a za podmienky realizácie opatrení vyplývajúcich z bode VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti. tohto záverečného stanoviska.

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

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov, sa pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

Pre ďalšie povoľovanie navrhovanej činnosti bude potrebné doriešiť otázku súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutého regiónu VÚC Žilinský kraj, resp. s platnou územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých obcí.

Technické opatrenia

Opatrenia pre technickú prípravu

Potrebné bude zabezpečiť územnotechnické podmienky, ktoré sú spojené s činnosťami v prípravno-organizačnej a technickej oblasti.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Základný návrh postupu realizácie stavby musí dodržať viaceré podmienky:

- Zrealizovať modernizáciu medzistaničných úsekov pri zachovaní prevádzky na trati, tzn. pri výluke jednej z dvoch traťových koľají.
- V železničných staniciach stavbu realizovať pri výluke jednej alebo viacerých koľají pri zachovaní prevádzky na najmenej dvoch dopravných koľajach.
- Voľbu poradia realizácie jednotlivých ucelených častí stavby zvoliť na základe spolupráce s projektantom dopravnej technológie a zabezpečovacieho zariadenia.
- Realizovať ďalšie časovo a materiálovo náročnejšie objekty tak, aby nebránili a neobmedzovali realizáciu objektov vlastnej železničnej trate.

Všeobecné opatrenia

- V ďalších krokoch prípravy stavby posunúť ekodukt južnejšie (približne 100 – 150 m), kde podľa migračnej štúdie v súčasnosti prevláda pohyb živočíchov a šírku ekoduktu má byť min. 80 m, optimálne 100 m.
- V ďalších krokoch prípravy stavby navrhnúť väčší počet priepustov popod trať pre menšie živočíchy (napr. obojživelníky, plazy, menšie cicavce), v miestach, kde sú na to dostupné možnosti a vhodné lokality (mimo intravilánov, v miestach križovania potenciálnych migračných koridorov plazov, obojživelníkov), na vhodných lokalitách doplniť náhradné reprodukčné biotopy pre obojživelníky (napr. v blízkosti existujúcich aj budúcich priepustov vytvoriť liahnisko pre obojživelníky).
- Navrhované protihlukové opatrenia budú zapracované do projektovej dokumentácie stavby a následne aj zrealizované.
- Po sprevádzkovaní predmetnej stavby sa bude požadovať overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení štandardnými metódami v zmysle platnej legislatívy.
- Akéhokoľvek zámery vo vzťahu s cestami I. triedy I/11 a I/11a, ktorú predmetná žel. trať križuje je potrebné konzultovať s ich správcom – Slovenskou správou ciest.
- Do dokumentácie k stavebnému zámeru zapracovať navrhnuté opatrenia na zmiernenie vplyvov na ŽP v migračnej štúdii.
- Do dokumentácie k stavebnému zámeru zapracovať mapu zmierňujúcich opatrení, z ktorej bude zrejmé kde, aké opatrenia a v akom rozsahu majú byť zrealizované. Zmierňujúce opatrenia je potrebné definovať jednoznačne, vecne a priestorovo ich vymedziť, aby bolo jasné čo kde a akým spôsobom vykonať.
- Obmedziť stavebné zásahy v koryte (vrátane jeho príbrežných častí) až do konca júla, keďže v našich podmienkach podľa referencií k neresu pĺža vrchovského dochádza dávkovite od apríla až do konca leta.
- Pre zníženie miery negatívneho vplyvu na reprodukčnú schopnosť prítomnej populácie rýb pĺža vrchovského (*Sabanejewia balcanica*) je potrebné, aby boli bez zásahu zachované plytké príbrežné zóny toku s vhodným typom substrátu (t. j. štrkovito-kamenisté dno s jemnou vrstvou detritu, resp. piesčité nánosy), s hĺbkou vody do 0.5 m a prúdením s rýchlosťou do max. 0.5 m.s-1, v ktorých prebieha vývin juvenilných jedincov predmetného nemigrujúceho fytolitofilného druhu.
- Vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia a zabezpečiť monitoring relevantných prvkov životného prostredia pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky.
- Počas stavebných prác zabezpečiť na stavbe prítomnosť environmentálneho dozoru, ktorý bude kontrolovať dodržiavanie zmierňujúcich opatrení a príslušných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia a ochrany prírody a krajiny.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na geomorfologické pomery a horninové prostredie

- Spracovať podrobný inžinierskogeologický prieskum so zreteľom na geotechnické parametre hornín a zemín, preverenie hydrogeologických pomerov územia, identifikáciu svahových pohybov a zosuvných území.
- Vykonať stavebnotechnický prieskum vybraných mostných objektov.
- Vykonať ekologické hodnotenie koľajového kameniva pre posúdenie vhodnosti/nevhodnosti koľajového kameniva pre ďalšie využitie.
- Zdokumentovať rizikové svahové deformácie na jestvujúcich svahoch, rizikové úseky podrobiť statickým stabilitným výpočtom a v prípade potreby navrhnúť a počas výstavby aplikovať sanačné opatrenia.
- V max. možnej miere navrhovať nové svahy podľa normových sklonov.
- Pri návrhu pohľadových častí geotechnických konštrukcií (obklady oporných a zárubných múrov) zohľadniť aj ich estetické začlenenie do priestoru.
- Pred realizáciou modernizácie trate vybudovať sieť monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody a inklinometrických vrtov na sledovanie pohybu rizikových svahov. Zistené výsledky operatívne vyhodnocovať a zohľadňovať počas realizácie.
- Vykonávať priebežný monitoring stability rizikových svahov a hladiny podzemnej vody počas hĺbenia stavebných jám.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy

- Zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy minimalizovať na nevyhnutne potrebnú mieru.
- Počas realizácie stavebných prác dodržiavať určené plochy trvalých a dočasných záberov a vylúčiť zásahy do plôch mimo určené zábery.
- V prípade prítomnosti kontaminovanej zeminy prijať potrebné opatrenia a rešpektovať platné právne predpisy pre oblasť odpadového hospodárstva.
- Odkryté svahy ihneď zabezpečiť proti erózii.
- Po skončení stavebných prác odstrániť z dotknutých plôch všetky nepôvodné prvky a zabezpečiť navrátenie narušeného terénu do pôvodného stavu, resp. dotknuté plochy revitalizovať pre zabezpečenie funkčnosti priestoru pre jeho ďalšie využívanie.
- Využívať na úpravu terénu prednostne pôvodný materiál pochádzajúci z miestnych zdrojov a nevnášať do územia nepôvodný materiál.
- Zahumusovať povrchy po úprave terénu s prednostným využitím pôdy pochádzajúcej zo skrývky z miestnych dotknutých plôch, ktorá bola uložená počas stavebnej činnosti na dočasných úložiskách v okolí stavby.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie a miestnu klímu

- V projektovej dokumentácii konkretizovať nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia a zariadenia obsahujúce F-plyny.
- Zabezpečiť kategorizáciu a povolenia pre umiestnenie nových stacionárnych zdrojov znečistenia ovzdušia podľa platných právnych predpisov pre ochranu ovzdušia.
- Počas demolačných prác v zastavanom území prekryť objekty fóliami.
- Prašný materiál prepravovať prekrytý plachtami.
- Zmierňovať prašnosť vyvolanú stavebnými prácami kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska počas celej doby trvania stavebných prác.
- Zmierniť produkciu exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás prioritne mimo husto zastavané oblasti.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Opatrenia na zvýšenie odolnosti navrhovanej činnosti voči negatívnym dôsledkom zmeny klímy

- V rámci projektového návrhu uprednostniť odvádzanie vôd z povrchového odtoku do vsaku a dbať na dostatočnosť prietokových kapacít navrhovaných systémov odvádzania vôd.
- Pri trvalých stavebných objektoch uprednostňovať pri projektovom návrhu využitie svetlých (odrazivých) povrchov
- Na nástupištia zastávok a staníc inštalovať prístrešky pre cestujúcich zabezpečujúce ochranu pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi.
- Zaistiť bezpečnosť železničnej prevádzky záložnými zdrojmi el. energie pre prípad krátkodobých výpadkov elektrickej energie.
- Zvážiť využitie obnoviteľných zdrojov elektrickej energie, napr. pre napájanie osvetlenia.
- Na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického prieskumu preveriť stabilitu podložia a v prípade nepriaznivej inžinierskogeologickej a hydrogeologickej stavby zabezpečiť vhodné zakladanie mostných objektov.
- Návrhy mostných objektov v projektovej dokumentácii podložiť statickým prepočtom podľa aktuálnych technických noriem.
- Pri budovaní nového železničného spodku alebo v prípade budovania jeho nových konštrukčných vrstiev zabezpečiť drenážny systém pre odvodnenie zemnej pláne.
- Pri rekonštrukcii/prestavbe/výstavbe mostných objektov ponad vodné toky preveriť dostatočnosť nivelety koľaje pre prípadnú kolíziu s rizikovými prietokmi a mosty dimenzovať s dostatočnou kapacitou na prevedenie záplavovej vody Q100.
- Rizikové svahy, resp. násypy stabilizovať geotechnickými konštrukciami (opornými a zárubnými múrmi, vegetačnými alebo protieróznymi úpravami.
- Dbať na dostatočnosť prietokových kapacít navrhovaných systémov odvádzania vôd z povrchového odtoku podchodov v staniciach a na zastávkach.
- V prípade potreby na vybraných úsekoch zabezpečiť umiestnenie ochranných prvkov na kanalizačné vpuste pre zníženie rizika ich upchatia.
- Počas prevádzky železničnej trate a nových objektov zabezpečiť pravidelnú údržbu kanalizačných systémov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody

- Minimalizovať zásahy do korýt vodných tokov a riešiť ich v spolupráci so správcami dotknutých vodných tokov.
- Nenapriamovať vodný tok Kysuca a neregulovať brehy toku umelou úpravou a spevňovaním brehov nepôvodnými materiálmi.
- Vody z povrchového odtoku z nového parkoviska pri TIOPe Krásno nad Kysucou pred ich vyústením prečistiť v odlučovači ropných látok alebo v lapači nečistôt.
- Počas výkonu stavebných prác zabezpečiť riadne utesnenie stavebných jám pri zakladaní mostných pilierov.
- Pred zahájením stavebných prác v inundačnom území Kysuce vypracovať Povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby v zmysle zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami.
- Ak je to možné, nezriaďovať stavebné dvory v blízkosti vodných tokov.
- Vypracovať Plán havarijných opatrení pre etapu realizácie stavebných prác.
- Počas výstavby neskladovať škodlivé látky a ľahko odplaviteľný materiál v blízkosti vodných tokov.
- Počas výstavby sledovať vodné stavy rieky Kysuca a v prípade rizika extrémne vysokých vodných stavov územie stavby zabezpečiť proti zaplavovaniu a proti úniku znečisťujúcich látok do toku.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Pri prácach na úprave toku v miestach premostenia rieky Kysuce presne vymedziť zábery stavby a stavebných prístupov tak, aby sa vylúčil neopodstatnený pohyb techniky v koryte toku, poškodenie a znečistenie toku a brehov mimo záberov stavby.
- Počas stavebných prác neponechávať v toku stavebnú techniku a stavebný materiál a bezodkladne z toku odstraňovať všetok stavebný odpad.
- Zachovať prirodzený charakter vodného toku a obnoviť prirodzený stav všetkých dotknutých častí vodného toku narušených počas výstavby.
- V blízkosti mokradi a vodných tokov nepoužívať chemický spôsob likvidácie inváznych a expanzívnych druhov z dôvodu princípu predbežnej opatrnosti.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru, biotopy a chránené územia

- V rámci projektového návrhu minimalizovať zásahy do lesných porastov, brehových porastov a drevinových porastov v dotknutom území.
- V projektovej príprave vykonať inventarizáciu drevín v území, špecifikovať dreviny zasiahnuté navrhovanou činnosťou a vyčísliť ich spoločenskú hodnotu.
- Materiálové a farebné prevedenie protihlukových stien navrhnúť s ohľadom na ochranu vtáctva.
- Na svahoch železničného telesa a na stavbou dotknutých a stavebne nevyužitých plochách navrhnúť vegetačné úpravy v rozsahu zatrávnenia s využitím lúčnych porastov a výsadbou krov a stromov s uprednostnením pôvodných druhov.
- Obnovu pôvodných prirodzených biotopov (resp. vegetácie) na plochách zasiahnutých stavbou v závislosti od stanovištných podmienok biotopov vykonať podľa Primeraného hodnotenia (Barančok, 2024).
- Do blízkosti porastov lužných lesov nevysádzať nepôvodné druhy drevín a zachovať krovinný a bylinný plášť po okrajoch porastov tak, aby sa zachovali vnútorné klimatické podmienky porastov a aby do porastov neprenikali pre ne nepôvodné druhy.
- Pri návrhu revitalizácie okolia biotopov európskeho a národného významu využívať výhradne pôvodné druhy drevín a nevnášať do biotopov nepôvodné druhy výsevom komerčných trávnych zmesí.
- Vegetačné úpravy okolitej vegetácie na plochách spadajúcich do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou navrhnúť a realizovať so zreteľom na udržiavanie prirodzenej brehovej a príbrehovej drevinovej a aj travinno-bylinnej vegetácie.
- Osvetlenie TIOPu navrhnúť a prispôsobiť tak, aby nedochádzalo v nočných hodinách k osvecovaniu vodnej hladiny a okolitých brehových porastov v kontakte s vodnou hladinou. Pokiaľ je to možné, odporúča sa v nočných hodinách mimo premávky osobných vlakov osvetlenie TIOPu vypínať alebo ponechávať len núdzové osvetlenie.
- Premostenia cez významnejšie stále toky rekonštruovať s ohľadom na parametre požadované pre migráciu živočíchov kategórie B (TP 067).
- Pri rekonštrukcii mostných objektov a priepustov vylepšiť ich parametre tak, aby v maximálnej možnej miere spĺňali požiadavky pre migrujúce organizmy v zmysle TP067 a požiadaviek Migračnej štúdie (Barančok, 2024).
- Výstavbu ekoduktu zrealizovať pred inštaláciou protihlukových stien a ochranného oplotenia.
- Prípravné práce spojené s výrubom drevín a so zásahmi do travinno-bylinnej vegetácie
- realizovať prednostne v mimovegetačnom a mimohniezdnom období (najmä od 15. októbra do 28. februára).
- V prípade realizácie výrubu drevín počas hniezdneho obdobia je výrub možné zrealizovať až po vykonaní ornitologického prieskumu odborne spôsobilou osobou za účasti zodpovedného pracovníka Správy CHKO Kysuce bezprostredne pred výrubom.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Pri výrube drevín zabezpečiť dozor odborne spôsobilej osoby, ktorá by preverila prítomnosť lariev vzácnych druhov chrobákov, iných významných druhov bezstavovcov a netopierov. V prípade potreby prijať adekvátne opatrenia.
- Pri začatí stavebných prác a podľa potreby v ich priebehu zabezpečiť dozor biológa, ktorý preverí prítomnosť plazov a drobných zemných cicavcov na stavbou dotknutých plochách a v prípade potreby zabezpečí ich odchyt a prenos na vhodné lokality v širšom okolí.
- Pre začatím prác na moste v nžkm 271,409 vykonať ornitologický prieskum a začiatok prác situovať prednostne do mimohniezdneho obdobia.
- Pre dočasné zábery stavby uprednostniť narušené plochy, plochy s ruderálnou vegetáciou alebo plochy s porastmi druhov nepôvodných pre dané územie.
- Nevyužívať plochy s mokraďnou vegetáciou a menšími vodnými plochami (aj periodické vody) ako stavebné dvory alebo dočasné skládky materiálu a zemín.
- Počas stavebnej činnosti vylúčiť zábery a zásahy do okolitej vegetácie mimo plôch stanoveného trvalého a dočasného záberu.
- Realizáciu stavebných prác spojenú so zásahmi do dotknutých vodných tokov realizovať mimo obdobia neresenia druhov rýb (v čase mimo mesiacov III. – VI.).
- Počas stavebných prác zabrániť úmyselnému usmrcovaniu rýb v toku Kysuce elektrickým prúdom alebo aj mechanickými zásahmi do vodného toku.
- Stavebné práce na brehoch a vo vodnom toku Kysuce nevykonávať v nočných hodinách.
- Počas stavebných prác v toku a na brehoch nevytvárať prekážky, ktoré by úplne zabránili migrácii druhov rýb vodným tokom a aj migrácii jedincov vydry riečnej (Lutra lutra) pri hľadaní potravy.
- V blízkosti porastov lužných lesov eliminovať tu sa vyskytujúce invázne alebo invázne sa správajúce druhy drevín a invázne druhy bylín.
- V mieste križovania železničnej trate s vodnými tokmi a ťahovými cestami obojživelníkov počas výstavby zachovať možnosť migrácie pre obojživelníky bez rizika stretu so stavebnou technikou.
- Počas výstavby sledovať v priestore celého staveniska a stavebných prístupov výskyt jedincov kunky žltobruchej (*Bombina variegata*) a sledovať aj vznik depresií, jám a koľají, ktoré by sa po naplnení vodou mohli stať sekundárnymi reprodukčnými lokalitami – bezodkladne zabezpečiť ich zasypanie, aby sa predišlo likvidácii prípadnej znášky a dospelých jedincov prejazdom stavebnej techniky.
- Pri výstavbe nových premostení rieky Kysuca minimalizovať zábery drevinových brehových porastov, striktne dodržať rozsah stanovených záberov plôch v trvalom a dočasnom zábere a minimalizovať zásahy do okolitých drevinových aj travinno-bylinných brehových porastov.
- Minimalizovať nadbytočné presúvanie zeminy pre zamedzenie šírenia inváznych druhov.
- Zabezpečiť ochranu postranných drevín nachádzajúcich sa v blízkosti staveniska v zmysle STN 83 7010 „Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie“, resp. Arboristického štandardu „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“ (2018).
- Po ukončení stavebnej činnosti je potrebné prípadné narušené lokality revitalizovať, obnoviť v nich vodný režim a zabezpečiť možnosti pre vytvorenie reprodukčných lokalít obojživelníkov v zmysle Primeraného hodnotenia (Barančok, 2024).
- V prípade výsadby drevín zabezpečiť ošetrovanie vysadených jedincov min. 2 roky po výsadbe pre úspešné ujatie drevín.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu

- V rámci projektového návrhu minimalizovať priame zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability a obmedziť ich len na nevyhnutnú mieru.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

- Počas výstavby vylúčiť zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability mimo určené zábery stavby.
- Materiálové a farebné prevedenie protihlukových stien navrhnúť v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby a v koordinácii so samosprávami.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo

- Znížiť hlučnosť prevádzky trate priamo pri zdroji výmenou železničného zvršku a spodku a technologickými opatreniami na trati, predovšetkým v hlavných koľajach použitím nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch a koľajového lôžka s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm.
- V ŽST Čadca do telesa trate inštalovať pružné prvky vo forme antivibračných rohoží alebo podvalových podložiek ako dodatočného opatrenia na zníženie hluku.
- Na nových mostoch zriaďovať priebežné koľajové lôžko za účelom poklesu emisií hluku a šírenia vibrácií.
- Rozsah protihlukových stien navrhnúť podľa aktualizovanej vibroakustickej štúdie spracovanej na podklade podrobnejšej technickej dokumentácie.
- Protihlukové steny realizovať s obmedzením ich základnej výšky v rozsahu optimalizovaného návrhu predloženej Vibroakustickej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024) a s využitím doplnkových zariadení vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane steny pri zachovaní prechodového prierezu a voľného manipulačného priestoru v zmysle predpisov ŽSR.
- V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku objektov blízkych k stavbe navrhnúť primerané kompenzačné opatrenia.
- Pri búracích, zemných a stavebných prácach na dovoz a odvoz materiálu v čo najväčšej možnej miere využívať železničnú sieť.
- Ak to bude možné, staveniskovú dopravu viesť prioritne mimo obývané časti.
- Počas výstavby v bezprostrednej blízkosti obytných území nasadiť prioritne stroje a mechanizáciu s nízkou hlučnosťou.
- Pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami hluku informovať dotknuté obce a mestá o plánovanom čase ich uskutočňovania.
- Stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku realizovať prednostne v doobedňajších hodinách.
- Po realizácii stavby meraním overiť reálny účinok inštalovaných protihlukových opatrení z pohľadu zníženia hlukovej záťaže v dotknutom okolí trate. V prípade potreby doplniť terciárne protihlukové opatrenia v spolupráci s majiteľmi dotknutých objektov.
- V prípade archeologického nálezu počas zemných prác postupovať podľa pamiatkového zákona a oznámiť nález príslušnému pamiatkovému úradu.

Organizačné a prevádzkové opatrenia

- Zabezpečiť vypracovanie príslušných prevádzkových a havarijných plánov.
- Uprednostniť v čo najvyššej miere recykláciu použitých materiálov a využitie odpadov s cieľom minimalizácie množstva vzniknutého odpadu.
- Dôsledne dodržiavať bezpečnostné predpisy a technické normy pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami.
- Zabezpečiť potrebné školenia zamestnancov z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, dodržiavania prevádzkových poriadkov a pracovných postupov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Iné opatrenia

Záber pozemkov, ktoré v súčasnosti nie sú majetkom navrhovateľa, bude spojený s majetkovoprávnym usporiadaním. Majetkovoprávne usporiadanie pozemkov dotknutých stavbou bude realizované v zmysle platných právnych predpisov.

Navrhovaná činnosť si vyžiada dočasné i trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Zábery poľnohospodárskych pozemkov, ktoré sú v katastri nehnuteľností vedené ako orná pôda, trvalé trávne porasty, ovocné sady alebo záhrady budú podliehať konaniu o dočasnom alebo trvalom odňatí poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov. Lesné pozemky, ktoré bude treba dočasne alebo trvalo vyňať z plnenia funkcií lesov trvalou zmenou druhu pozemku, budú podliehať § 7a zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov. V prípade zásahov do ochranného pásma lesa (pozemky do vzdialenosti 50 m od hranice lesného pozemku) je na vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby v zmysle § 10 ods. 2) zákona č. 326/2005 Z. z. potrebné záväzné stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva a počas realizácie stavebných prác je potrebné zabezpečiť ochranu blízkych lesných porastov.

V Navrhovaná činnosť si vyžiada výrub nelesnej drevinovej vegetácie. Pri výrube drevín ohrozujúcich bezpečnosť prevádzky na dráhe je možné postupovať podľa ustanovení § 47 ods. 7) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, resp. § 4 ods. 3 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov. V prípade realizácie výrubu drevín pre potreby stavby bude výrub uskutočnený podľa ustanovení § 47 ods. 3) zákona o ochrane prírody a krajiny a realizovaný v zmysle vydaných povolení.

V prípade zásahu do biotopov národného alebo európskeho významu bude pre realizáciu prác podľa § 6 ods. 2 a 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov potrebné zabezpečiť súhlas orgánu ochrany prírody. Ak to bude potrebné, orgán ochrany prírody uloží v rozhodnutí vykonanie primeraných opatrení na kompenzovanie negatívnych účinkov navrhovanej činnosti na dotknuté biotopy.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Podľa zákona č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí má každý, kto svojou činnosťou znečisťuje alebo poškodzuje životné prostredie alebo ten, kto využíva prírodné zdroje povinnosť zabezpečovať na vlastné náklady sledovanie tohto pôsobenia, poznať jeho možné dôsledky a poskytovať o nich informácie. Predmetom záujmu monitorovacieho systému sú tie zložky životného prostredia, pri ktorých prevádzka navrhovanej činnosti spôsobí kvantifikovateľnú zmenu charakteristík. Účelom monitorovacieho a informačného systému je vlastným sledovaním (monitoringom) a preberaním z jestvujúcich informačných zdrojov získavať údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a získané údaje spracovávať. Cieľom monitorovania je sledovanie a porovnanie reálnych vplyvov prevádzky navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie zapracovania a funkčnosti navrhnutých opatrení a v prípade nutnosti tvorbou dodatočných opatrení. Realizácia navrhovanej činnosti sa bude realizovať na základe povolení činnosti podľa osobitných predpisov. V týchto povoleniach povoľujúce orgány stanovia podmienky, ktoré navrhovateľ musí dodržať. V rámci platných všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti stavebného poriadku a územného plánovania, ochrany prírody a krajiny, ochrany zdravia obyvateľstva, ochrany vôd, pôd, ovzdušia, lesov a horninového prostredia a v oblasti nakladania s odpadmi sú stanovené aj kontrolné mechanizmy a kompetencie jednotlivých orgánov štátnej správy a samosprávy.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať stavebným dozorom, resp. environmentálnym stavebným dozorom v rámci kontrolných dní. Odporúča sa, aby boli v stavebnom denníku vedené záznamy nielen o dodržiavaní stanovených podmienok, ale aj o prípadných havarijných situáciách, evidencii vznikajúcich odpadov a nakladaní s ním, evidencii výsledkov určených monitoringov a pod. Navrhuje sa vykonávať kontrolu formou predkladania priebežných správ v dohodnutej časovej intenzite príslušnému orgánu štátnej správy podľa rozsahu stanoveného v Projekte monitoringu životného prostredie.

NÁVRH MONITORINGU A POPROJEKTOVEJ ANALÝZY

Na základe identifikovaných vplyvov posudzovanej činnosti, vykonaných hodnotení a vypracovaných štúdií a s prihliadnutím na navrhnuté opatrenia na zmiernenie predpokladaných vplyvov sa v aktuálnom stupni navrhuje:

1 monitoring hluku a vibrácií
2 monitoring bioty
3 monitoring povrchových vôd
4 monitoring podzemných vôd

V texte nižšie sú rámcovo stanovené podrobnosti výkonu projektu monitoringu pre navrhovanú činnosť. Tieto budú spresnené vo vyšších stupňoch prípravy projektu v Projekte monitoringu životného prostredia na základe odsúhlaseného variantu 2 a konkrétnej projektovej dokumentácie.

Monitoring hluku a vibrácií

Na základe identifikovaných vplyvov hodnotenej činnosti s prihliadnutím na navrhnuté opatrenia na zmiernenie jej predpokladaných vplyvov sa pre navrhovanú činnosť navrhuje vykonať v ďalších fázach monitoring hluku a vibrácií. Cieľom monitoringu je sledovať hladiny hlukových emisií počas výstavby a po uvedení stavby do prevádzky, monitoring bude podkladom pre vyhodnotenie potreby realizácie dodatočných protihlukových opatrení.

Monitoring hluku a monitoring vibrácií a otrasov má vykonať odborne spôsobilá osoba s osvedčením o odbornej spôsobilosti na meranie hluku a vibrácií podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov prostredníctvom akreditovaných laboratórnych pracovísk podľa STN EN ISO/IEC 17025 pre meranie hluku a pre meranie rýchlosti a zrýchlenia vibrácií a otrasov.

Navrhuje sa:

- monitoring v 1. roku pred výstavbou v intervale 2 x ročne v trvaní 24 hodín pri odlišných vegetačných podmienkach,
- monitoring počas výstavby v intervale min. 2 x ročne v trvaní 24 hodín v dňoch intenzívnych stavebných prác, operatívne v prípade šetrenia opodstatnenosti sťažností obyvateľov,
- monitoring v 1. roku po uvedení projektu do prevádzky v intervale 2 x ročne v trvaní 24 hodín pri odlišných vegetačných podmienkach.
- vykonať pasportizáciu objektov s kvalitatívnym a kvantitatívnym popisom konštrukčných porúch poškodenia stavebných objektov pre účely vyhodnotenia monitorovania vibrácií a otrasov v intervale 1x pred výstavbou a v 1. roku počas prevádzky.

Konkrétne meracie body budú vytipované v spolupráci s odborne spôsobilou osobou v obytných územiach situovaných v blízkosti železničnej trate, resp. v prípade výskytu chránených priestorov.

Počas monitoringu sa predkladajú ročné správy. Po ukončení monitoringu sa spracuje súhrnná správa sumarizujúca všetky etapy monitorovania.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Monitoring bioty

Primárnym cieľom základného monitoringu je porovnanie východiskového stavu bioty dotknutej realizáciou projektu na monitorovaných lokalitách pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky zmodernizovaného úseku železničnej trate. Operatívny monitoring sa koncentruje na indikovaný výskyt (náhodný, lokálny alebo sezónny) chránených druhov, resp. sa bude realizovať v prípade havárie na stavbe alebo počas prevádzky modernizovanej trate v súčinnosti s hodnotením ostatných zložiek životného prostredia.

Na základe aktuálne dostupných podkladov a prieskumov vykonaných v riešenom území - Primerané hodnotenie (Barančok, 2024), Migračná štúdia (Barančok, 2024) a Prieskum flóry, fauny a biotopov (Barančok, 2024) sa v aktuálnom stupni prípravy uvažuje s monitoringom:

- vyšších rastlín a ich spoločenstiev,
- biotopov,
- disperzie expanzívnych a inváznych rastlín na staveniskách a v ich okolí,
- výskyt časopriestorovú distribúciu, migráciu a behaviorálne prejavy živočíchov na antropické disturbancie indukované rekonštrukčnými prácami.

Taxóny živočíchov určené na monitorovanie a návrh sledovaných parametrov budú upresnené vo vyšších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti. Odporúčame sa zamerať na druhy, ktoré sú predmetmi ochrany SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a aj na vybrané druhy voľne migrujúcich živočíchov všetkých kategórií A, B, C v zmysle TP067 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy.

Monitorovacie body sa predpokladá zvoliť v miestach zaznamenaného výskytu vzácnych a chránených druhov rastlín a živočíchov, príp. v miestach styku navrhovanej činnosti s chránenými územiami. Konkrétny výber monitorovacích bodov bude uskutočnený na základe terénneho prieskumu po výbere výsledného variantu riešenia navrhovanej činnosti a upresnení technického riešenia projektu a jeho zásahov do dotknutého územia. Metodika a rozsah monitoringu budú spodrobnené na základe vybraných meracích bodov.

Botanický monitoring:

- Inventarizácia druhov vyšších rastlín s určením ich pokryvnosti.
- Mapovanie biotopov so zaznamenávaním prehľadu prítomných biotopov, ich charakteristiky a vyhodnotenia ich stavu z pohľadu pozitívne pôsobiacich javov (prítomnosť chránených a ohrozených druhov, stav populácie,..) i negatívne pôsobiacich javov (prítomnosť nepôvodných a inváznych druhov, stupeň ruderalizácie, iné disturbancie,..). Prípadný návrh opatrení na zlepšenie kvality a stavu biotopu.
- Monitoring inváznych druhov na lokalitách stavby a v jej bezprostrednom okolí prostredníctvom evidencie ich prítomnosti a vyhodnotenia možností ich šírenia. Prípadný návrh opatrení na ich likvidáciu.

Zoologický monitoring:

Metódy terénneho prieskumu budú upresnené v závislosti od zvolených druhov na monitoring a výberu monitorovacích lokalít.

V teréne namerané a vzorkovaním získané dáta budú štatisticky spracovávané a analyzované. Počas monitoringu sa predkladajú ročné správy a po ukončení monitoringu záverečná správa sumarizujúca všetky etapy monitorovania. Súčasťou správ z monitoringu bude návrh opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov činnosti na biotu.

Čas a frekvencia monitorovania:

- Monitoring v 1. roku pred výstavbou.
- Monitoring počas výstavby: každoročný (trvanie v závislosti od trvania výstavby).
- Monitoring v 1. roku po uvedení do prevádzky pre vyššie druhy rastlín, biotopy, zoologické pozorovania a monitoring 3 roky pre invázne druhy.

Frekvencia monitorovania bude upresnená pre vybrané taxonomické druhy vo vyšších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

V prípade zistenia skutočností mimo základný monitoring, ktoré by informovali o ohrození druhov, ktoré sú predmetom monitoringu, alebo sa na ne viaže právna ochrana, je potrebné pristúpiť k operatívnemu monitoringu, na základe ktorého sa navrhnú opatrenia vedúce k eliminácii tohto ohrozenia. Operatívny monitoring bioty sa iniciuje najmä v prípade technickej havárie na stavbe a je súčasťou monitorovania jej vplyvov na zložky životného prostredia. Súčasťou je aj operatívne prijatie opatrení na elimináciu následkov havárie na biotu a monitorovanie ich účinnosti.

Monitoring povrchových vôd

Monitoring povrchových vôd je zameraný na miesta možného ohrozenia kvality povrchových vôd vplyvom stavebnej činnosti (stavebné dvory, premostenie, odstránenie presypov vodnej stavby).

V monitorovacích bodoch sa budú sledovať vybrané ukazovatele kvality vody, predovšetkým vodivosť X (mS/m), teplota t (°C), reakcia vody pH, percento nasýtenia kyslíkom O_2 (%) a prietok (m^3/s), chemická spotreba kyslíka dichromanom CHSKCr (mg/l), nerozpustné látky NL (mg/l), chloridy Cl^- (mg/l), sírany SO_4^{2-} (mg/l), dusičnany $N\text{-}NO^{3-}$ (mg/l), amónne ióny $N\text{-}NH^{4+}$(mg/l), fosforečnany PO_4^{3-} (mg/l), uhličitany CO_3^{2-} (mg/l), rozpustné látky RL_{550} (mg/l), polycyklické aromatické uhľovodíky PAU (µg/l), aktívny chlór HOCl (mg/l), nepolárne extrahovateľné látky $NEL_{IČ}$ (mg/l), zoobentos (počet/l) a fytobentos (počet/l). Vybrané ukazovatele budú upravené na základe posúdenia dôležitosti odborníkom vykonávajúcim monitoring, resp. orgánu rozhodnutím štátnej vodnej správy.

Monitoring na zistenie vplyvu stavby na kvalitu povrchovej vody v dotknutých vodných tokoch v mieste ich križovania bude prebiehať na lokalitách v miestach pred a po kontakte stavby s riekou v smere toku. Vzorky budú následne miestne i časovo porovnané.

Dotknutý traťový úsek križuje viacero vodných tokov, z ktorých je monitoring potrebné vykonať min. v miestach križovania trate s vodným tokom Kysuca a Bystrica. Konkrétny výber monitorovacích bodov bude uskutočnený po výbere výsledného variantu riešenia navrhovanej činnosti a upresnení technického riešenia projektu vo vyšších stupňoch prípravy projektu. Monitoring bude prebiehať prostredníctvom terénnych monitorovacích prác a odberom vzoriek priamo z vodného toku. Z odobratých vzoriek budú vybrané ukazovatele stanovené laboratórne.

Počas monitoringu sa predkladajú ročné správy a po ukončení monitoringu záverečná správa sumarizujúca všetky etapy monitorovania.

Navrhuje sa:

- Monitoring v 1. roku pred výstavbou v rozsahu min. 2 x ročne.
- Monitoring počas výstavby v rozsahu min. 4 x ročne.
- Monitoring v 1. roku po uvedení do prevádzky v rozsahu min. 2 x ročne. Pri preukázaní významného negatívneho vplyvu na kvalitu vody bude potrebné predĺžiť monitoring na obdobie 3 rokov po uvedení do prevádzky.

Odporúča sa monitoring realizovať v mesiacoch marec, máj, september, príp. november.

Návrh monitoringu určia povoľujúce orgány s prihliadnutím na záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť z procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza Správa, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v Správe, v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutiach o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

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

Na príslušný orgán bolo k správe o hodnotení činnosti do doby vypracovania záverečného stanoviska celkovo doručených 11 písomných stanovísk podľa § 35 zákona (z toho dve stanoviská boli doručené po termíne) a to:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (záväzné stanovisko č. 08338/2025/ÚVHR/8061 zo dňa 30. 01. 2025)
- Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-OPP-2025/000179-002 zo dňa 23. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (vyjadrenie č. OU-ZA-OCDPK-2025/019139/2/ŠPA zo dňa 22. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (stanovisko č. OU-ZA-OSZP2-2025/018890-002 zo dňa 24. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2025/019413-003 zo dňa 04. 02. 2025
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/001807-003 zo dňa 04. 02. 2025)
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej ochrany ovzdušia (stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/002862-002 zo dňa 04. 02. 2025)
- Mesto Čadca, Mestský úrad v Čadci, oddelenie výstavby, územného plánovania, stavebného poriadku a dopravy (stanovisko č. VD/2842/855/2025/MKo, zo dňa 04. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce (stanovisko č. CHKOKY/014/001/2025/ZV,JH,IP zo dňa 30. 01. 2025)

Stanoviská doručené po zákonom stanovenom termíne:

- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor ochrany prírody a štátnej správy ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. 6751/2025-6.1 5626/2025 zo dňa 14. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (stanovisko č. ŠOP SR/134-015/2025 zo dňa 04. 02. 2025).

Všetky doručené stanoviská ku správe o hodnotení činnosti boli súhlasné, resp. žiadny pisateľ stanoviska v nich nevyjadril nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti. Všetky pripomienky z doručených stanovísk ku správe o hodnotení činnosti boli zahrnuté medzi požiadavky kapitoly zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska a je ich možno považovať za relevantné. V prípade, ak bol v rámci stanovísk preferovaný variant na realizáciou navrhovanej činnosti, tak vždy to bol variant 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Žiadny z orgánov štátnej správy nevzniesol pripomienky, ktoré by zásadným spôsobom obmedzovali alebo znemožňovali výkon navrhovanej činnosti v dotknutom území v odsúhlasenom variante 2.

Relevantné pripomienky, podmienky a požiadavky zo stanovísk k správe o hodnotení činnosti sú vyhodnotené v kapitole III.4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení činnosti tohto záverečného stanoviska spolu s rozhodnutím o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení činnosti doručených podľa § 35 zákona.

Verejnosť sa k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 zákona nevyjadrila.

VII. Odôvodnenie záverečného stanoviska

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 zákona na základe zámeru navrhovanej činnosti a správy o hodnotení činnosti a stanovísk doručených k nim, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti a odborného posudku, vypracovaného podľa § 36 zákona. O podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie boli informovaní účastníci konania listom č. OU-CA-OSZP-2025/001150-035 zo dňa 15. 04. 2025.Verejnosť bola oboznámená prostredníctvom verejnej vyhlášky, zverejnenej na úradnej tabuli a v centrálnom informačnom systéme dňa 24.4. 2025.

Žiadny účastník konania nevyužil možnosť oboznámiť sa s podkladmi rozhodnutia v stanovenom termíne.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska OÚ Čadca postupoval podľa ustanovení zákona. V záverečnom stanovisku bolo v zmysle § 29a zákona zhodnotené obdobie prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

OÚ Čadca dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov.

Na príslušný orgán bolo k správe o hodnotení činnosti do doby vypracovania záverečného stanoviska celkovo doručených 11 písomných stanovísk podľa § 35 zákona (z toho dve stanoviská boli doručené po termíne) a to:

- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (záväzné stanovisko č. 08338/2025/ÚVHR/8061 zo dňa 30. 01. 2025)
- Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-OPP-2025/000179-002 zo dňa 23. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (vyjadrenie č. OU-ZA-OCDPK-2025/019139/2/ŠPA zo dňa 22. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (stanovisko č. OU-ZA-OSZP2-2025/018890-002 zo dňa 24. 01. 2025)
- Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2025/019413-003 zo dňa 04. 02. 2025
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/001807-003 zo dňa 04. 02. 2025)
- Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej ochrany ovzdušia (stanovisko č. OU-CA-OSZP-2025/002862-002 zo dňa 04. 02. 2025)

KÓPIA

- Mesto Čadca, Mestský úrad v Čadci, oddelenie výstavby, územného plánovania, stavebného poriadku a dopravy (stanovisko č. VD/2842/855/2025/MKo, zo dňa 04. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinnej oblasti Kysuce (stanovisko č. CHKOKY/014/001/2025/ZV,JH,IP zo dňa 30. 01. 2025)

Stanoviská doručené po zákonom stanovenom termíne:

- Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor ochrany prírody a štátnej správy ochrany prírody a krajiny (záväzné stanovisko č. 6751/2025-6.1 5626/2025 zo dňa 14. 02. 2025)
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (stanovisko č. ŠOP SR/134-015/2025 zo dňa 04. 02. 2025).

Všetky doručené stanoviská ku správe o hodnotení činnosti boli súhlasné, resp. žiadny pisateľ stanoviska v nich nevyjadril nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti. Všetky pripomienky z doručených stanovísk ku správe o hodnotení činnosti boli zahrnuté medzi požiadavky kapitoly zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska a je ich možno považovať za relevantné. V prípade, ak bol v rámci stanovísk preferovaný variant na realizáciou navrhovanej činnosti, tak vždy to bol variant 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Žiadny z orgánov štátnej správy nevzniesol pripomienky, ktoré by zásadným spôsobom obmedzovali alebo znemožňovali výkon navrhovanej činnosti v dotknutom území v odsúhlasenom variante 2.

Relevantné pripomienky, podmienky a požiadavky zo stanovísk k správe o hodnotení činnosti sú vyhodnotené v kapitole III.4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení činnosti tohto záverečného stanoviska spolu s rozhodnutím o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení činnosti doručených podľa § 35 zákona.

Verejnosť sa k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 zákona nevyjadrila.

Vyhodnotením obsahu stanovísk zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy OÚ Čadca neprišlo k záveru, ktorý by neodôvodňoval environmentálnu prijateľnosť navrhovanej činnosti v dotknutom území v odsúhlasenom variante 2 za podmienky realizácie podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Všetky možné identifikované vplyvy na životné prostredie sú podrobne popísané v kapitole IV. Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia tohto záverečného stanoviska. Realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2 sa nepredpokladá významná zmena vplyvov na životné prostredie za predpokladu

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

dodržania navrhovaných opatrení v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

Na základe vykonaného komplexného posúdenia vplyvov možno za najvýznamnejšie vplyvy modernizácie železničnej trate v dotknutom úseku považovať:

Vplyvy na prírodné prostredie

K negatívnym vplyvom navrhovanej činnosti na prírodné prostredie dotknutého územia možno zaradiť najmä nevyhnutné zásahy do horninového prostredia, zmeny lokálneho reliéfu budovaním zárezov a násypov, trvalé zábery pôdy vrátane lesnej a poľnohospodárskej pôdy, lokálne zásahy do vodných tokov v miestach prítomnosti mostných objektov, zásahy do korýt tokov pre potreby rekonštrukcie, prestavby alebo výstavby mostných objektov, odstránenie súčasného vegetačného krytu na stavbou dotknutých plochách vrátane výrubu prítomných drevín a zásahy do niektorých hodnotných biotopov prítomných na plochách trvalého alebo dočasného umiestnenia technických prvkov. Ich významnosť vychádza predovšetkým z ich celkovej magnitúdy a z aktuálneho stavu dotknutého prostredia v čase pred realizáciou stavby. Za najvýznamnejšie negatívne vplyvy na prírodné prostredie dotknutého územia tak možno považovať trvalé zábery pôdy, trvalé zásahy do hodnotných biotopov, zásahy do migračných koridorov, zmeny lokálneho reliéfu a trvalú konverziu dnes vegetáciou porastených plôch na plochy železničnej a súvisiacej infraštruktúry. Identifikované vplyvy bude snaha zmierniť prijatými opatreniami.

Naopak, pozitívnymi vplyvmi na prírodné prostredie budú zníženie vypúšťania znečisťujúcich látok do okolia trate a zo súvisiacich objektov vybudovaním odvodňovacích systémov, odstránenie inváznych nepôvodných druhov v koridore trate a v priestore ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou, dotvorenie okolia trate realizáciou vegetačných úprav, vytvorenie nových biotopov, zlepšenie technických parametrov existujúcich objektov a vybudovaním nových objektov umožňujúcich prechod zveri (úprava mostných objektov vrátane nového ekoduktu) a zníženie hlučnosti železničnej prevádzky v riešenom území, čím dôjde k zlepšeniu akustickej situácie aj pre prítomné živočíšne druhy. Za najvýznamnejší pozitívny vplyv navrhovanej činnosti na prírodné prostredie možno považovať zvýšenie bezpečnosti železničného telesa trate pre migráciu zveri v riešenom úseku v krajinnom komplexe pohraničného regiónu Kysúc, ktorým prebieha intenzívna výmena genetických informácií populácií voľne žijúcich živočíchov so susednými krajinami. Za významný pozitívny vplyv navrhovanej činnosti na prírodné prostredie možno považovať tiež odstránenie nepôvodných, inváznych a invázne sa správajúcich druhov rastlín nachádzajúcich sa v okolí železničnej trate a na plochách ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou v súlade s prijatými opatreniami na zmiernenie negatívneho vplyvu navrhovanej činnosti na predmety ochrany v tomto území. Tiež možno spomenúť, že podpora železničnej dopravy ako ekologickej nízkouhlíkovej dopravy patrí k základným mitigačným opatreniam pre zmiernenie prebiehajúcej zmeny klímy. Presun cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy do hromadnej, nízkouhlíkovej formy dopravy zároveň prispieva k zníženiu zaťaženia mestského prostredia emisiami výfukových plynov a k zlepšeniu kvality ovzdušia v lokálnom meradle.

Vplyvy na chránené územia

Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadne vyhlásené veľkoplošné ani maloplošné chránené územie vyhlásené zákonom č. 543/2002 Z. z., vplyv na tieto územia nebol identifikovaný.

Železničná trať svojím trasovaním priamo zasiahne do územia siete Natura 2000 do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti vyvolajú predovšetkým plánovaná preložka trate (priamy zásah do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou) a výstavba novej

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

zastávky Krásno nad Kysucou (TIOP). Zásahy do územia budú spočívať v trvalých a dočasných záberoch biotopov národného a európskeho významu a v nepriamom ovplyvnení niektorých druhov, ktoré sú predmetmi ochrany v týchto územiach.

Navrhovaná činnosť je predložená v dvoch realizačných variantoch, ktoré sa líšia len lokálne v umiestnení nového TIOPu Krásno nad Kysucou. Rozdielnosť umiestnenia novej železničnej zastávky a súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry vplynula práve zo snahy minimalizovať zásahy do ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou realizáciou tohto TIOPu. Variant 1 TIOP Juh navrhuje umiestnenie zastávky nžkm 271,076 a súvisiacu infraštruktúru v priamej nadväznosti na zastavané územie mesta Krásno nad Kysucou. Variant 2 TIOP Sever navrhuje novú zastávku v nžkm 271,260 s posunom celej prístupovej infraštruktúry k priemyselnej zóne mesta vyššie po toku do oblasti, kde sú užšie hranice ÚEV a nižšia prítomnosť významných biotopov.

Pre navrhovanú činnosť bolo spracované Primerané hodnotenie (Barančok, 12/2024), ktoré zvážilo rozsah navrhovanej činnosti a na základe analýzy evidovaných území siete Natura 2000 a vykonaných prieskumov identifikovalo potenciálne priame či nepriame vplyvy na tieto územia, resp. na predmety ich ochrany pre oba realizačné varianty. Identifikované boli vplyvy na vybrané druhy a biotopy, ktoré sú predmetmi ochrany v ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou. Ostatné územia tejto siete v okolí trate neboli identifikované, a preto sa vplyvy na ne nepredpokladajú.

Identifikované vplyvy navrhovanej činnosti na druhy rýb a biotop 91E0* Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy, ktoré sú predmetom ochrany, boli vyhodnotené ako významné negatívne (- 2) pre Variant 1 TIOP Juh, resp. mierne negatívne (- 1) pre Variant 2 TIOP Sever. Negatívne ovplyvnenie druhov živočíchov bude vo všeobecnosti spočívať v ovplyvnení ich domovských a reprodukčných biotopov, a teda v narušení ich pobytových a úkrytových možností, v zásahoch do ich potravných teritórií, v ovplyvnení ich migračných trás a nepriamo rušením počas výkonu stavebných prác. Negatívne ovplyvnenie biotopov bude spočívať v ich dočasných alebo trvalých záberoch na lokalitách ÚEV aj mimo nich. Podľa § 28 ods. 5 zákona o ochrane prírody a krajiny „Akýkoľvek plán, program alebo projekt, ktorý môže mať pravdepodobne samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na územie európskej sústavy chránených území významný vplyv, nemožno podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov schváliť, povoliť alebo odsúhlasiť (ďalej len „schváliť alebo povoliť“), ak nebol predmetom primeraného hodnotenia vplyvov na územie európskej sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany (ďalej len „primerané hodnotenie vplyvov“) a nebolo preukázané, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu tohto územia z hľadiska cieľov jeho ochrany (ďalej len „nepriaznivý vplyv na integritu územia“).“ Tzn. zo spracovaného Primeraného hodnotenia a vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti v správe o hodnotení činnosti vyplýva, že Variant 1 TIOP Juh nie je možné tak, ako je uvažovaný, realizovať, a na realizáciu je odporúčaný Variant 2 TIOP Sever, ako variant s nižším negatívnym vplyvom na predmety ochrany dotknutého ÚEV Sútok Kysuce s Bystricou. Keďže však aj tento variant vyvoláva určité negatívne vplyvy na predmety ochrany územia, jeho súčasťou sú viaceré zmierňujúce opatrenia, ktoré budú súčasťou technického návrhu navrhovanej činnosti. Vo výsledku, realizácia navrhovanej činnosti nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 v odporúčanom realizačnom variante Variant 1 TIOP Sever.

Vplyvy na krajinu

Navrhovaná činnosť vyvolá zmeny krajinnej štruktúry vnášaním nových antropogénnych krajinných prvkov do územia a zmenou funkčného využitia niektorých stavbou dotknutých plôch. Ovplyvnenie krajiny dotknutého územia bude spočívať najmä v zmenách súčasnej krajinnej pokrývky v mieste preloženia trate do novej polohy, navýšením podielu antropogénnych prvkov v území v dôsledku výstavby nových objektov a v neposlednom rade zmenou súčasnej krajinnej pokrývky aj z dôvodu nevyhnutného výrubu drevín.

Číslo spisu OU-CA-OSZP-2025/001150 | Por.č.záznamu 036 | Číslo záznamu 0024574/2025 | Dátum odoslania 6.5.2025 | Forma originálu hodnoverná elektronická

KÓPIA

Z hľadiska zmien krajinného obrazu možno spomenúť zvýšenie estetiky prostredia rekonštrukciou zariadení železničnej infraštruktúry, lokálne zvýšenie viditeľnosti trate zo širšieho okolia odstránením vzrastlej vegetácie dnes prítomnej pozdĺž železnice a trvalé ovplyvnenie obrazu vnášaním nových technických prvkov. Vizuálne výrazné budú najmä nové mostné objekty, protihlukové steny a geotechnické konštrukcie. Pozitívne bude obraz krajiny ovplyvnený plánovanou rekonštrukciou a obnovou železničnej infraštruktúry vrátane priestorov všetkých prítomných železničných staníc a zastávok, čím dôjde k zvýšeniu ich estetickej hodnoty a ich lepšiemu začleneniu do lokálnych priestorov.

Ekologická stabilita krajiny bude negatívne ovplyvnená najmä počas výkonu stavebných prác znížením kvality prostredia a navýšením počtu antropogénnych krajinných prvkov. Pozitívne bude naopak ovplyvnená inštaláciou moderných technických prvkov, ktoré prispejú k zníženiu v súčasnosti pôsobiacich vplyvov na okolité prostredie, a realizáciou vegetačných úprav. Navrhovaná činnosť zasiahne tiež do viacerých prvkov územného systému ekologickej stability, pričom pre minimalizáciu ich negatívneho pôsobenia budú zásahy obmedzené na nevyhnutnú mieru. Zásahy do biokoridorov budú spočívať prevažne v dočasnom obmedzení ich funkčnosti počas výkonu stavebných prác rušivými vplyvmi. Počas prevádzky modernizovanej trate dôjde prevažne k čiastočnému obmedzeniu súčasnej konektivity biokoridorov v dôsledku osadenia protihlukových stien, avšak tento vplyv bude zmiernený zapracovaním opatrení na zlepšenie migračnej priechodnosti trate.

Vplyvy na pohodu a kvalitu života dotknutých obyvateľov

Za najvýznamnejšie negatívne vplyvy modernizácie železničnej trate možno považovať vplyvy generované stavebnou činnosťou. V etape výstavby bude negatívne na obyvateľstvo vplývať zvýšená hlučnosť a prašnosť, zvýšené intenzity dopravy na prístupových komunikáciách, znížená priepustnosť železničnej dopravy dočasnými výlukami a dočasné obmedzenia a zmeny organizácie cestnej, cyklistickej a pešej dopravy. Vyvolané budú aj zásahy do vlastníckych vzťahov v prípade záberov pozemkov a v prípade nevyhnutnej asanácie objektov, ktoré nie sú vo vlastníctve navrhovateľa. Pôjde o vplyvy lokálne, krátkodobého charakteru, ktorých magnitúda bude závisieť od druhu a rozsahu vykonávaných prác.

Navrhovaná činnosť spočívaj v komplexnej modernizácii železničnej infraštruktúry dotknutého traťového úseku, bude preto zdrojom viacerých pozitívnych vplyvov na miestne obyvateľstvo. V zásade prinesie zrýchlenie železničnej prepravy a skrátenie jazdných časov, zvýšenie komfortu cestujúcej verejnosti, zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti a zlepšenie prístupu pre osoby s obmedzenými možnosťami pohybu. Vyvolané však budú i lokálne zmeny organizácie dopravy úpravami a preložkami dotknutých cestných komunikácií. Výmena železničného zvršku a spodku, oprava mostov a inštalácia protihlukových stien zasa výrazne prispejú k zníženiu súčasnej úrovne hluku generovanej železničnou dopravou v riešenom území. V neposlednom rade dôjde výmenou zastaraných prvkov k zmene celkového estetického pôsobenia trate na okolie a k zvýšeniu jej estetických hodnôt, čo bude významne vplývať na zlepšenie jej začlenenia do územia. Hlavným pozitívnym prvkom bude vybudovanie novej zastávky v Krásne nad Kysucou (TIOP), ktorá bude slúžiť ako intermodálny dopravný bod nielen pre samotné Krásno, ale aj pre spádovú oblasť Bystickej a Oščadnickej doliny. Vo výsledku možno hovoriť o celkovom zlepšení obslužnosti dotknutej oblasti. Zníženie súčasnej akustickej záťaže, zlepšenie železničného spojenia a zvýšenie komfortu a bezpečnosti cestujúcej verejnosti možno označiť za najvýznamnejšie vplyvy navrhovanej činnosti na pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Vplyv na dotknuté sídla

Modernizácia trate sa navrhuje v existujúcom koridore, zásahy do plôch mimo železničné teleso budú okrajové, prevažne v mieste plánovanej preložky na začiatku úseku, novej zastávky TIOP Krásno nad Kysucou a lokálne v miestach nových stavebných objektov. Počas výstavby bude dochádzať k zmenám súčasnej krajinnej pokrývky na stavbou dotknutých plochách, bude obmedzená prístupnosť do niektorých lokalít a prepojenosť územia dočasnými obmedzeniami železničnej aj cestnej dopravy. Vyvolané dočasné dopravné obmedzenia možno označiť ako významné negatívne vplyvy etapy realizácie navrhovanej činnosti na dotknuté sídla. Tieto sa dotknú miestnych obyvateľov, návštevníkov, cestujúcej verejnosti a užívateľov všetkých priľahlých objektov napojených na dotknuté plochy a cesty.

Navrhovaná činnosť nevyvolá významné zmeny organizácie dopravy v dotknutých sídlach. Lokálne dôjde k úpravám niektorých prístupov (prístupy na nový TIOP Krásno nad Kysucou v oboch realizačných variantoch a zmena prístupov v Čadci prebudovaním podjazdu v nžkm 279,048) a dôjde tiež k zvýšeniu bezpečnosti dopravy v miestach úrovňových križení železničnej trate s cestnými komunikáciami zvýšením úrovne ich zabezpečenia a doplnením závor.

Významným zásahom do dotknutých sídel bude inštalácia protihlukových opatrení, ktorá síce prinesie významné zlepšenie súčasnej akustickej situácie v dotknutom území, ale súčasne vytvorí v dotknutom území nové priestorové aj vizuálne bariéry. Výraznejšia bude ich vnímavosť v úseku trate vedenom v zastavanom území.

Vplyvy na dopravu

Nepriaznivý vplyv na dopravu po železnici bude mať etapa výstavby, ktorá vyvolá potrebu dopravných obmedzení. Lokálne budú vyvolané tiež obmedzenia cestnej premávky v stavbou dotknutých lokalitách a na cestných komunikáciách priamo križujúcich železničnú trať. Pôjde o vplyvy dočasné, obmedzené na čas trvania stavebných prác.

Za najvýznamnejšie pozitívne vplyvy realizácie navrhovanej činnosti možno označiť vplyvy na dopravu. Výsledkom realizácie navrhovanej činnosti bude zvýšenie prejazdnej rýchlosti vlakových súprav a následné skrátenie jazdných časov, vyšší komfort pre cestujúcich, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti premávky zlepšením stavu železničnej infraštruktúry a zvýšenie bezpečnosti kolíznych miest úrovňových križení zvýšením ich zabezpečenia. K zatraktívneniu železničnej dopravy prispejú tiež plánované rekonštrukcie železničných staníc a zastávok, vrátane novej zastávky v Krásne nad Kysucou, dobudovanie bezkolíznych prístupov na nástupištia pre cestujúcu verejnosť, zriadenie vizuálnych informačných systémov a zabezpečenie ochrany cestujúcich pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi na všetkých dotknutých staniciach a zastávkach.

Skvalitnenie železničnej infraštruktúry zvýši jej kredit v rámci zapojenia do medzinárodných koridorov a zvýši kapacitu trate a rýchlosť železničného spojenia. Navrhovaná činnosť zlepší dopravnú dostupnosť dotknutej oblasti, jej prepojenosť v širšom kontexte a súčasne odľahčí cestnú sieť vytvorením komfortnej alternatívy hromadnej dopravy.

Pri posudzovaní navrhovanej činnosti boli zvážené a zhodnotené všetky predpokladané vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, na socioekonomické podmienky a na prírodné prostredie v lokalite realizácie navrhovanej činnosti.

V priebehu procesu posudzovania, vychádzajúc zo súčasného stavu poznania sa nezistili také skutočnosti, ktoré by po realizácii opatrení, navrhovaných v správe o hodnotení činnosti a v tomto záverečnom stanovisku, závažným spôsobom ohrozovali niektorú zo zložiek životného prostredia, alebo zdravie obyvateľov dotknutých miest a obce.

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Z výsledkov posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že navrhovaný variant 2 po zohľadnení podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska, je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Na základe uvedeného OÚ Čadca súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2 uvedenom v správe o hodnotení činnosti, pri splnení podmienok uvedených v kapitole VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

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

Na príslušný orgán bolo k správe o hodnotení činnosti do doby vypracovania záverečného stanoviska celkovo doručených 11 písomných stanovísk podľa § 35 zákona (z toho dve stanoviská boli doručené po termíne). Všetky doručené stanoviská ku správe o hodnotení činnosti boli súhlasné, resp. žiadny pisateľ stanoviska v nich nevyjadril nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante 2, ktorý sa odsúhlasuje v rámci tohto záverečného stanoviska na realizáciu za podmienky zakomponovania podmienok z kapitoly VI.3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti tohto záverečného stanoviska do navrhovanej činnosti. Vyjadrenie k jednotlivým stanoviskám OÚ Čadca uvádza v časti III.4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení tohto záverečného stanoviska.

Stanoviská a pripomienky doručené k zámeru navrhovanej činnosti, vrátane odôvodnených písomných pripomienok, boli podkladom jednak pre rozhodnutie zo zisťovacieho konania o tom, že sa navrhovaná činnosti bude posudzovať podľa zákona, ako aj pre určenie rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a boli podľa § 31 zákona a špecifickej požiadavky 2.2.9. rozsahu hodnotenia, vyhodnotené v správe o hodnotení činnosti.

VIII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.

Okresný úrad Čadca
Odbor starostlivosti o životné prostredie

Ing. Monika Husárová

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

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Okresný úrad Čadca
Odbor starostlivosti o životné prostredie

Ing. Viera Jurošková
vedúca odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.

Čadca, 6.5. 2025

IX. Informácia pre povoľujúci orgán o dotknutej verejnosti

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. t) zákona je verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní. Platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má postavenie účastníka v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 zákona alebo ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu (§ 14 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov). Na odôvodnené písomné stanoviská a pripomienky podané v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, podľa tretej časti tohto zákona o ktorých už bolo rozhodnuté, sa nemusí prihliadať v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti. Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa odseku 3, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

Podľa § 24 ods. 3 zákona verejnosť prejaví záujem na konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie podaním odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2. zákona. Na odôvodnené písomné stanoviská podané v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v rámci posudzovania jednej a tej istej navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ktoré už boli uplatnené a s ktorými sa už príslušný orgán vysporiadal sa nemusí prihliadať.

V rámci zisťovacieho konania pre navrhovanú činnosť vykonaného podľa zákona sa zapojila verejnosť, a to pripomienkovaním zámeru (stanovisko Združenie domových samospráv (elektronické podanie) zo dňa 15. 11. 2023).

Verejnosť sa k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 zákona nevyjadrila.

X. Poučenie o odvolaní

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

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou súhlasného záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

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

KÓPIA

Navrhovateľ je povinný zabezpečiť súlad ním predkladaného návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti so zákonom a so záverečným stanoviskom vydaným podľa zákona a jeho podmienkami.

Povoľujúci orgán vo vzťahu k povoľovaniu navrhovanej činnosti bezodkladne zverejní na svojej úradnej tabuli a na svojom webovom sídle

a) žiadosť o začatie povoľovacieho konania,
b) miesto, kde je rozhodnutie vydané v povoľovacom konaní k nahliadnutiu verejnosti,
c) podmienky na realizáciu navrhovanej činnosti uvedené v povolení,
d) hlavné opatrenia na predchádzanie, zníženie, a ak je to možné, kompenzácie významných nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak bolo udelené povolenie,
e) informáciu o účasti verejnosti v povoľovacom konaní a
f) dátum nadobudnutia právoplatnosti povolenia.

Povoľujúci orgán nesmie vydať rozhodnutie bez vydaného záverečného stanoviska, ak ide o navrhovanú činnosť, ktorá podlieha konaniu podľa zákona.

Príslušný orgán má v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti postavenie dotknutého orgánu. V záväznom stanovisku príslušný orgán uvedie, či návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti je v súlade so zákonom, so záverečným stanoviskom a ich podmienkami. Ak ide o povoľovacie konanie podľa osobitného predpisu, vydá príslušný orgán záväzné stanovisko podľa § 38 ods. 4 zákona.

Ak príslušný orgán zistí nesúlad návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti so zákonom alebo so záverečným stanoviskom, alebo s jeho podmienkami, vydá záväzné stanovisko podľa § 38 ods. 4 zákona, v ktorom túto skutočnosť uvedie, a zároveň poučí navrhovateľa o povinnosti uvedenej v § 38 ods. 1 zákona. Ak zistený nesúlad spĺňa kritériá zmeny navrhovanej činnosti uvedenej v § 18 ods. 1 alebo ods. 2 zákona, príslušný orgán upozorní navrhovateľa na povinnosť uvedenú v § 29 ods. 1 písm. b) zákona.

Rozhodnutie povoľujúceho orgánu musí obsahovať podmienky, ktoré určil príslušný orgán v záverečnom stanovisku, alebo spôsob, akým sa s uvedenými podmienkami navrhovateľ v rámci prípravy dokumentácie vysporiadal.

Ak povoľujúci orgán dostane na základe zaslania návrhu na začatie povoľovacieho konania podľa § 38 ods. 4 zákona záväzné stanovisko príslušného orgánu, v ktorom je zistený nesúlad návrhu na začatie povoľovacieho konania so zákonom alebo so záverečným stanoviskom, povoľujúci orgán toto konanie preruší a určí lehotu na zosúladenie návrhu na začatie povoľovacieho konania so zákonom. Ak navrhovateľ v určenej lehote podanie nezosúladí, povoľujúci orgán konanie zastaví.

Povoľujúci orgán zašle rozhodnutie z povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti do piatich dní odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti príslušnému orgánu a rezortnému orgánu.

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

Odvolanie možno podať na Okresný úrad Čadca, Palárikova 91, 022 01 Čadca, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 2 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásty deň jeho zverejnenia prostredníctvom verejnej vyhlášky v centrálnom informačnom systéme príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.

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

Číslo spisu | Por.č.záznamu | Číslo záznamu | Dátum odoslania | Forma originálu
OU-CA-OSZP-2025/001150 | 036 | 0024574/2025 | 6.5.2025 | hodnoverná elektronická

KÓPIA

Ing. Viera Jurošková
vedúca odboru

Doručuje sa (elektronicky):

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
Povoľujúci orgán:
6. Ministerstvo dopravy SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad
7. Okresný úrad Čadca, odbor starostlivosti o životné prostredie
8. Okresný úrad Čadca, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
9. Mesto Čadca
10. Mesto Krásno nad Kysucou
Rezortný orgán:
11. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Dotknutý orgán:
12. Ministerstvo dopravy SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad
13. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu
14. Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov
15. Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody a biodiverzity
16. Ministerstvo obrany, SR, sekcia majetku a infraštruktúry
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, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
20. Žilinský samosprávny kraj
21. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca
22. Regionálny úrad pre územné plánovanie a výstavbu Žilina
23. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Čadci
24. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline
Iné:
25. Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Kysuce
26. Štátna ochrana prírody SR, Banská Bystrica
27. Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, Nábrežie Ivana Krasku 3/834, 921 80 Piešťany
28. Lesy SR, OZ Sever

KÓPIA

Doručuje sa (verejnou vyhláškou):
29. Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava