

ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (číslo: OU-ZA-OSZP3/Z/2013/00277/Hnl)

vydané Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Železnice Slovenskej republiky

2. Identifikačné číslo

IČO: 31 364 501

3. Sídlo

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina

2. Účel

Hlavným cieľom navrhovanej činnosti je modernizácia technickej infraštruktúry trate, pre dosiahnutie parametrov dohody AGC – Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach (1985) a AGTC – Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy (1993), keďže železničná trať Žilina – Čadca (je súčasťou VI. PAN-európskeho dopravného koridoru) a železničná trať Bratislava – Čierna nad Tisou (leží na koridore č. V. vetve Va) sú zaradené medzi tranzitné medzinárodné koridory na území SR, ako súčasť PAN-európskeho dohovoru. Avšak, dotknuté úseky nespĺňajú kritériá modernizovaných tratí, ktoré sa Slovenská republika zaviazala medzinárodnými dohovormi plniť. Začlenenie je podmienené splnením technických podmienok a dosiahnutím parametrov spomínaných dohôd s najväčším dôrazom na rýchlosť prepravy.

Ďalším účelom navrhovanej činnosti je odstránenie morálne zastaranej nevyužívanej železničnej infraštruktúry v ŽST Žilina, zriaďovacej stanici Žilina a ŽST Varín, keďže dňa 4. marca 2012 bola spustená prevádzka v novej zriaďovacej stanici Žilina – Teplička. Do

novej stanice boli presunuté všetky výkony z existujúcich vlakových staníc vo Vrútkach, Žiline a Žilina – zriaďovacej stanici.

3. Užívateľ

Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

4. Umiestnenie (katastrálne územie a parcelné číslo)

Kraj: Žilinský
Okres: Žilina
Obec: Žilina, Teplička nad Váhom, Mojš, Gbeľany, Varín
K. ú.: Strážov, Žilina, Budatín, Teplička nad Váhom, Mojš, Gbeľany, Varín

Navrhovaná činnosť je umiestnená na ploche jestvujúcej ŽST Žilina približne medzi riekami Rajčanka a Váh a následne vo východnom smere ju tvorí úsek železničnej trate medzi Žilinou a obcou Strečno, vrátane obce Varín. V kilometrickom vyjadrení je stavba vymedzená od sžkm 199,200 trať Púchov - Žilina, od sžkm 251,109 trate Žilina - Čadca po sžkm 326,800 trate Žilina - Vrútky (sžkm – starý železničný kilometer). Medzi riekami Rajčanka a Váh zahŕňa pôvodné koľajisko starej zriaďovacej stanice v lokalite Žilina – Strážov a koľajisko osobnej stanice v priamom dotyku s centrom mesta.

5. Termín začatia a ukončenia činnosti:

Začatie výstavby: 2018
Ukončenie výstavby: 2021
Začatie prevádzky: po ukončení výstavby
Ukončenie prevádzky: bez časového obmedzenia

6. Stručný opis technického a technologického riešenia:

V súčasnosti je ukončená a sprevádzkovaná nová zriaďovacia stanica Žilina – Teplička a tým pôvodná zriaďovacia stanica v lokalite Žilina – Strážov stratila svoj význam, koľajisko prestalo plniť svoj účel a stáva sa prebytočným. Z dôvodu zastaranej infraštruktúry a zlého technického stavu je možná rýchlosť jazdy cez celý uzol Žilina len 40 km/h. Trakčné vedenie je v celom uzle napájané jednosmerným napätím 3 kV a infraštruktúra pevných trakčných zariadení je zastaraná.

Osobná stanica má pre súčasné a budúce nároky taktiež nevyhovujúcu infraštruktúru – krátke ostrovné nástupištia, časť nástupíšť má len úrovňový prístup, usporiadanie zhlaví a koľaj v stanici neumožňuje rýchlosť vyššiu ako 40 km/h a chýbajú aj zariadenia pre prístup osôb so zníženou pohyblivosťou. Medzistaničný úsek Žilina – Varín má zastaranú infraštruktúru, ktorá neumožňuje zvýšenie traťovej rýchlosti a prechod na novú sústavu trakčného vedenia so striedavým napätím 25 kV. Železničná stanica Varín, ktorá je v priamom styku s novou zriaďovacou stanicou Žilina – Teplička, stratila svoj význam – jej úlohu prevzala tranzitná skupina zriaďovacej stanice. Súčasný koľajisko je prebytočné. Stanica má nevyhovujúce nástupištia s úrovňovým prístupom.

Modernizácia železničnej trate sa bude realizovať pri zachovaní prevádzky na trati postupným vylučovaním jednotlivých koľají v železničných staniaciach a súčasným zachovaním prevádzky aspoň na jednej koľaji v medzistaničných úsekoch, čo zásadným spôsobom ovplyvní postupy a dobu výstavby. Časti trate budované v nových polohách -

preložky trate, smerové úpravy oblúkov - sa vybudujú v predstihu a následne sa napoja na existujúcu trať.

Tam kde nie je možné uplatniť vyššie uvedené princípy, sa v nevyhnutnej miere vybuduje dočasná, náhradná obchádzková trať, po ktorej budú vlaky jazdiť počas výstavby a po ukončení stavby sa zruší.

Modernizáciou sa má odstrániť prebytočné koľajisko pôvodnej zriaďovacej stanice ŽST. Žilina a v jej polohe vybudovať odbočku so zastávkou Nová Žilina pre odbočovanie vlakov do smeru Žilina – Čadca. Uvoľnené územie bude možné využiť na iný účel v zmysle platného územného plánu. V zastávke Nová Žilina sa majú vybudovať dve krajné nástupištia s dĺžkou 250 m a s mimoúrovňovým prístupom pre cestujúcich. Modernizácia zvýši traťovú rýchlosť do 160 km/hod vrátane v čo najdlhších úsekoch, bez náhlych rýchlostných skokov.

Modernizáciou sa má vyriešiť priechodnosť železničných mostných stavieb pre zaťažovací vlak UIC-71 a priestorovú úpravu podľa STN 73 6201. Nové mosty sa majú navrhovať na zaťažovací vlak triedy T. Okrem toho sa počíta s úpravou mostových objektov pre požiadavky prietoku 100 - ročnej vody.

Prestavba železničných staníc umožní dosiahnutie užitočných dĺžok hlavných koľají a koľají na predchádzanie minimálne 750 m, ostatných dopravných koľají 700 m (výnimočne 650 m). Nástupištia sa majú budovať s hranami 550 mm nad temenom koľajnice (TK) dĺžky 250 m vo všetkých zastávkach a staniaciach, v staniaciach s pravidelným zastavením vlakov EC, IC, Ex alebo R dĺžky 400 m zastrešené v dĺžke do 300 m. Peronizácia má byť riešená s bezkolíznym – mimoúrovňovým prístupom cestujúcich a s úpravou všetkých komunikácií pre chodcov v priestoroch staníc a zastávok aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu. Verejné priestory prijímacej budovy bude potrebné prispôbiť zvýšenému štandardu služieb, informačných systémov a kultúry cestovania v závislosti na jestvujúcich a predpokladaných výhľadových frekvenciách cestujúcich.

V modernizácii sa počíta s vylúčením všetkých úrovňových priecestí – krížení s cestnými komunikáciami, t.j. vybudovaním nových konštrukcií nadjazdov, podjazdov a podchodov so súvisiacimi cestnými komunikáciami.

Komplexná prestavba trakčných vedení zabezpečí prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30 %. Trakčné vedenie bude priečne aj pozdĺžne delené do samostatných celkov s možnosťou miestneho i diaľkového ovládania odpojovačov. Pokiaľ to prestavba železničných zastávok a staníc vyžaduje, budú sa rekonštruovať aj dotknuté silnoprúdové rozvody a elektrické osvetlenie, vybuduje sa elektrický ohrev výhybiek a vo vybraných staniaciach aj systém predhrievania vlakových súprav.

Riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov sa uskutoční miestnymi riadiacimi systémami ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier.

Vybuduje sa nové staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie na princípe elektronických stavadiel s väzbami na vlakový zabezpečovač, resp. systémy automatického riadenia rýchlosti vlakov. Nové traťové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sa vybuduje systémom automatických hradiel s nastavbou pre kontrolu rýchlostí, pričom elektronické stavadlo staničného zabezpečovacieho zariadenia (SZZ) plní funkciu traťového zabezpečovacieho zariadenia (TZZ) v príľahlých úsekoch trate. Súčasťou TZZ je aj vlakový zabezpečovač (VZ), umožňujúci prenos všetkých informácií potrebných pre riadenie

rýchlosti vlaku z trate na hnacie vozidlo. Predmetom stavby sú iba stacionárne zariadenia tohto systému. Zariadenie v mobilných prostriedkoch, zabezpečujúce príjem informácií a výpočet maximálnej rýchlosti z hľadiska parametrov trate a jazdných vlastností vlaku, ako aj kontrolu dodržiavania maximálnej rýchlosti, nie sú predmetom stavby a budú súčasťou mobilných prostriedkov – rušňov.

Modernizáciou sa zabezpečí aj nová telekomunikačná technika – nové telekomunikačné vedenia na prenos dát a digitalizácia celej železničnej telekomunikačnej siete. S novými systémami prenosu dát sa ráta aj pri aplikácii kontroly a riadenia TP NET. Navrhovaná činnosť počíta s nasledujúcimi variantmi:

Nulový variant:

Nulový variant predstavuje súčasný stav, teda situáciu, ak by sa zámer neuskutočnil. Vo všetkých variantoch okrem nulového variantu bude odstránené pôvodné koľajisko zriaďovacej stanice. Navrhovaná činnosť rovnako vo všetkých variantoch okrem nulového počíta s odstránením umývacej linky a umiestnením náhradnej v koľajisku vybraného variantu. Úrovňové priecestia budú odstránené a nahradené mimoúrovňovými.

Zelený variant (variant č. 1 – povrchový, 120 km/h):

V úseku Strážov – depo je železničná trať vedená stredom územia bývalej zriaďovacej stanice, minimálna prejazdová rýchlosť je 120 km/h, úrovňové priecestia budú zrušené a nahradené mimoúrovňovými, doplnené nadchodmi resp. podchodmi pre chodcov a cyklistov. V oblasti Novej Žiliny bude územie sprístupnené novým nadjazdom, pri termináli intermodálnej dopravy, ktorý je vo výstavbe, bude realizovaný nadjazd pre mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou. V celom úseku je trať riešená povrchovo. Úsek od osobnej stanice po Varín je smerovo totožný s nultým variantom.

Fialový variant (variant č. 2 – podpovrchový v úseku osobnej stanice Žilina, 120 km/h):

Smerové vedenie je totožné so zeleným variantom, od ktorého sa však odlišuje tým, že osobná stanica je zapustená na úroveň -8 m a prekrytá platňou, na ktorej je umiestnená nová staničná budova. Zapustenie stanice vyvolá zmenu v riešení Bratislavskej a Sasinkovej ulice, podjazd na Kysuckej ulici bude zmenený na nadjazd. Výstavba vyvolá dočasný presun osobnej stanice a vybudovanie dočasnej obchádzkovej železničnej trate.

Oranžový variant (variant č. 3 – povrchový, 140 km/h):

Smerový oblúk umožňujúci vyššiu traťovú rýchlosť prikláňa trať do bezprostrednej blízkosti Váhu. Od osobnej stanice je trať vedená v súbehu s ostatnými variantmi. V celom úseku je variant riešený povrchovo na minimálnu rýchlosť 140 km/h.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť REMING CONSULT a.s, podľa prílohy č.11 zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

V zmysle zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon EIA) sú objekty navrhovanej činnosti zaradené v prílohe č. 8, kapitole 13. Doprava a telekomunikácie, položka č. 4. Železničné stanice, terminály, písm. zmiešané (nákladné + osobné) – od 5 koľají (ŽST Žilina, ŽST Žilina – Strážov) pre zisťovacie konanie a položka č. 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov – zisťovacie konanie bez limitu.

Navrhovaná činnosť je umiestnená do areálu existujúcej stanice ŽST Žilina a trať Žilina – Strečno. Nejedná sa o novú činnosť v území, z hľadiska komplexnej zmeny organizácie dopravy a zmeny infraštruktúry však pôjde o výrazný zásah do existujúceho koľajiska. Značná časť nevyužívaného koľajiska bude odstránená a pozemky bude možné využiť na rozvoj mesta. Celkový počet koľají je 28.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Správa o hodnotení bola doručená na Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie obvodu (ďalej len „OÚŽP Žilina“) dňa 19. 7. 2013. OÚŽP Žilina s rozoslaním správy zaslalo písomnú žiadosť pre vyjadrenie nasledovným dotknutým orgánom a organizáciám:

- Železnice SR, Klemensova 8, Bratislava
- Mesto Žilina, Nám. obetí komunizmu 1, 010 01 Žilina
- Obec Teplička nad Váhom, OcÚ
- Obec Mojš, OcÚ
- Obec Gbeľany, OcÚ
- Obec Varín, OcÚ
- Obec Strečno, OcÚ
- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
- Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu (ŠVS, ŠS OPaK, ŠS OO, ŠS OH)
- Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor ochrany prírody, vybraných zložiek životného prostredia a odvolacích konaní kraja
- Obvodný úrad v Žiline, odbor krízového riadenia
- OR HaZZ v Žiline
- Žilinský samosprávny kraj
- Obvodný pozemkový úrad v Žiline
- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline
- Krajský pamiatkový úrad v Žiline

Napriek tomu, že navrhovaná činnosť neprechádza katastrálnym územím obce Strečno, hluková štúdia vypracovaná pre Správu o hodnotení preukázala vplyv na akustické pomery v katastri obce. Na základe uvedeného bolo v Správe o hodnotení doplnené Strečno ako ďalšia dotknutá obec. V Zámere táto obec nebola považovaná za dotknutú.

Pripomienky vyššie uvedených orgánov sú uvedené v kapitole 4. stanoviská, pripomienky, odborné posudky.

Podľa § 33 ods. 1 zákona OÚ ŽP Žilina zverejnilo správu o hodnotení na webovom sídle ministerstva <<http://eia.enviroportal.sk/zoznam>>.

3. Prerokovanie správy o hodnotení (zámeru) s verejnosťou

Správa o hodnotení bola prerokovaná v jednotlivých dotknutých obciach: Žilina (22. 8. 2013), Mojš (22. 8. 2013), Varín (Gbeľany, Strečno) (26. 8. 2013), Teplička nad Váhom (26. 8. 2013). Zo všetkých verejných prerokovaní je vyhotovený zápis, ktorý je spolu s prezenčnými listinami súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Verejnosť bola v zmysle zákona EIA o verejnom prerokovaní k správe o hodnotení informovaná formou verejnej vyhlášky vyvesením na úradnej tabuli jednotlivých obcí.

Žilina

Dňa 22. 8. 2013 sa konalo verejné prerokovanie správy EIA „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ v meste Žilina, v zasadačke mestského úradu. Verejného prerokovania sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa - Ing. Štefan Sedláček a Ing. Jozef Kubla, za MDVRR SR - Ing. Peter Špalek, za Reming Consult, a.s. - Ing. Ondrej Podolec, Mgr. Michaela Seifertová, Ing. Martin Kardoš, za MsÚ Žilina Mgr. Martina Klamárová a Ing. arch. Júlia Durdyová.

Prítomných za Mestský úrad Žilina privítala Mgr. Martina Klamárová a otvorila verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, ktoré bolo zvolané v zmysle § 34 zákona EIA. Mgr. Michaela Seifertová predstavila základné informácie o navrhovanej činnosti, najmä umiestnenie, jednotlivé varianty, poukázala na zásahy do chránených častí územia, uviedla technické opatrenia eliminujúce vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a zdôvodnila výber variantu, ktorý bol určený ako optimálny. Ing. Ondrej Podolec oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie železnice. Bližšie sa venoval dosiahnutiu prevádzkovej rýchlosti do 160 km/hod, zvýšeniu bezpečnosti prevádzky vylúčením úrovňových krížení komunikácií a železnice, zabezpečeniu prístupu pre telesne postihnutých na železničné zastávky a stanice, bezkolíznemu prístupu cestujúcich na zastávky a stanice, zníženiu hlučnosti a celkovej modernizácii železničnej infraštruktúry. Podrobne vysvetlil zmeny súvisiace s modernizáciou (zrušené železničné priecestia, nové nadjazdy, podchody pre cestujúcich, ...).

Zo strany verejnosti neboli vznesené žiadne pripomienky k zámeru EIA. Verejné prerokovanie ukončila Mgr. Martina Klamárová a poďakovala prítomným za účasť.

Mojš

Dňa 22. 8. 2013 sa konalo verejné prerokovanie správy EIA „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ v obci Mojš. Prerokovania sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa - Ing. Štefan Sedláček a Ing. Jozef Kubla, za MDVRR SR - Ing. Peter Špalek, za Reming Consult, a.s. - Ing. Ondrej Podolec, Mgr. Michaela Seifertová, Ing. Martin Kardoš, za obec Mojš - Ing. Štefan Svetko – starosta obce, Ing. Tibor Repáň, Ing. Marta Kušnierová, za firmu Vibroakustik - Ing. Feriancová.

Prítomných privítal zástupca projektanta a investora Ing. Ondrej Podolec a otvoril verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, ktoré bolo zvolané v zmysle § 34 zákona EIA.

Mgr. Michaela Seifertová predstavila základné informácie o navrhovanej činnosti, najmä umiestnenie, jednotlivé varianty, poukázala na zásahy do chránených častí územia, uviedla technické opatrenia eliminujúce vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstvo a zdôvodnila výber variantu, ktorý bol určený ako optimálny.

Ing. Ondrej Podolec oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie železnice. Bližšie sa venoval dosiahnutiu prevádzkovej rýchlosti do 160 km/hod, zvýšeniu bezpečnosti prevádzky vylúčením úrovňových krížení komunikácií a železnice, zabezpečeniu prístupu pre telesne postihnutých na železničné zastávky a stanice, bezkolíznomu prístupu cestujúcich na zastávky a stanice, zníženiu hlučnosti a celkovej modernizácii železničnej infraštruktúry. Podrobne vysvetlil zmeny súvisiace s modernizáciou (zrušené železničné priestectia, nové nadjazdy, podchody pre cestujúcich, ...).

Prerokovanie sa týkalo nasledovných bodov:

Občianka: sú pri obci Mojš navrhnuté nejaké protihlukové steny?

Mgr. Seifertová: pre uvedenú stavbu bola vypracovaná hluková štúdia, ktorá s použitím 3D modelu vyhodnotila dopady plánovanej stavby na okolitú zástavbu. Hluková štúdia je prílohou Správy o hodnotení. Na celom úseku je navrhnutých niekoľko protihlukových clôn, pre územie obce Mojš však podľa modelu neboli v zastavanej časti obce prekročené povolené limity, preto tam nebola navrhnutá ani protihluková stena.

Ing. Repáň: merania hluku boli robené len niekde pri Budatíne, ako teda mohli určiť potrebu protihlukových stien v Mojši?

Ing. Feriancová: merania, ktoré boli vykonané, slúžili len na kalibráciu modelu, preto nebolo potrebné ich vykonať v celom úseku.

Ing. Repáň: hluk z novej zriaďovacej stanice je neúnosný, hlavná trať tomu ešte pridáva.

Ing. Podolec: stavba zriaďovacej stanice je nezávislá investícia od nami diskutovanej stavby, a preto budú protihlukové opatrenia pre zriaďovaciu stanicu riešené mimo tejto stavby. Ako sme boli od pána Šima (f. Vibroakustik - spracovateľ a hlukovej štúdie pre túto stavbu a zároveň spracovateľ a hlukovej štúdie pre existujúcu zriaďovaciu stanicu) informovaní, momentálne prebiehajú merania a na základe výsledkov budú navrhnuté clony.

Ing. Repáň: návrh protihlukových opatrení sa týka len existujúcej zástavby a nerešpektuje plánovanú zástavbu, ktorá je bližšie pri zriaďovacej stanici. Na základe skúseností vie, že ak stavebný objekt protihlukových opatrení pre obec Mojš nebude zahrnutý v objektivej skladbe stavby, neskôr nebude možné ho tam až do kolaudácie doplniť a to ani v prípade, ak by sa potvrdilo, že akustický model nebol správny a limity sú prekračované. Preto požaduje, aby bol do objektivej skladby od začiatku projektových prác zahrnutý objekt protihlukových stien.

Ing. Podolec: akceptuje požiadavku, do objektivej skladby bude pridaný objekt protihlukových stien aj pre obec Mojš.

Ing. Sedláček: ak sa preukáže, že opatrenia, ktoré budú na základe hlukovej štúdie pre zriaďovaciu stanicu navrhnuté a následne zrealizované, sú dostačujúce a hygienické limity sú dodržané vrátane emisií hluku z hlavnej trate, nebudú sa realizovať ďalšie protihlukové opatrenia (bez objektívnych dôvodov by boli inak tieto opatrenia považované za neoprávnený náklad).

Ing. Repáň: súhlasí.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami obce počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Ing. Podolec sa poďakoval a ukončil stretnutie.

Varín, Strečno, Gbeľany

Dňa 26. 8. 2013 sa konalo verejné prerokovanie správy EIA „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ spoločne pre obce Varín, Strečno a Gbeľany v spoločenskej miestnosti (kinosále), ul. Jozefa Martinčeka 131 vo Varíne.

Prerokovania sa zúčastnil zástupca navrhovateľa - Ing. Jozef Kubla, za MDVRR SR - Ing. Jozef Korba, za Reming Consult, a.s. - Ing. Ondrej Podolec, Mgr. Michaela Seifertová, Ing. Martin Kardoš, za obec Varín Ing. Patrik Miho, za obec Gbeľany Ing. Jozef Martinček – starosta obce a za obec Strečno Bc. Dušan Štadáni – starosta obce.

Prítomných privítal zástupca projektanta a investora Ing. Ondrej Podolec a otvoril verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, ktoré bolo zvolané v zmysle § 34 zákona EIA.

Mgr. Michaela Seifertová a Mgr. Martin Kardoš oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie železnice obdobne ako vo vyššie uvedených prerokovaniach.

Diskusia k verejnému prerokovaniu sa týkala nasledovných bodov:

Starosta obce Strečno Bc. Štadáni: zníži sa hlučnosť pri prejazde vlakov cez most vedúci ponad rieku Varínka?

Ing. Kardoš: áno, v súčasnosti je tam oceľový most a použité pevné upevnenie koľajníc. Toto upevnenie bude nahradené pružným bezpodkladnicovým upevnením, čo eliminuje vibrácie a konštrukcia železničného mosta bude s priebežným koľajovým lôžkom (štrkové lôžko bude umiestnené aj na moste). Celkovo sa výrazne zníži hlučnosť pri prejazde po moste.

Starosta obce Strečno Bc. Štadáni: ak sa vybuduje protihluková stena tak, ako je uvedená v hlukovej štúdii, teda zo severnej časti trate pre ochranu obce Varín pred hlukom, nebude táto stena spôsobovať odraz zvuku a nebude to v obci Strečno ešte horšie, ako v súčasnosti?

Mgr. Seifertová: moderné konštrukčné prvky, z ktorých sú vyrábané protihlukové steny majú širokú variabilitu a je možné zvoliť také riešenie, pri ktorom bude zabezpečená dostatočná pohltivosť zvuku, čím sa zabezpečí, aby sa zvuk neodrážal.

Občianka obce Varín: protihlukové steny sú navrhnuté aj z južnej strany trate medzi Dolvapom a traťou. Vápenka sama osebe je zdrojom hluku a tým, že sa medzi ňou a traťou postaví protihluková stena, môže dochádzať k odrazu zvuku šíriaceho sa od vápenky od vonkajšej strany protihlukovej steny.

Starosta obce Strečno Bc. Štadáni: požadujú, aby protihlukové steny boli pohltivé z oboch strán – vonkajšej, aj vnútornej, aby sa zamedzilo odrazom z iných zdrojov hluku a odrazom z hluku spôsobeného vlakom.

Občania: upozorňujú, že je to veľmi veterná oblasť a je potrebné s tým pri návrhu konštrukcie protihlukových stien počítať.

Občan: v tomto území dochádza často ku stretom s vysokou zverou, tento týždeň mali dokonca vo Varíne aj medveďa, je potrebné počítať s nejakým riešením pre migrujúci zver.

Ing. Podolec: riešenie prechodu pre zver by ju len dostalo do priemyselnej oblasti, preto nie je účelné tento priestor spriechodňovať pre zver, navyše Váh s Vodným dielom Žilina je pre nich v tomto úseku neprekonateľnou prekážkou.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami obce počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Verejné prerokovanie ukončil Ing. Podolec a poďakoval prítomným za účasť.

Teplička nad Váhom

Dňa 26. 8. 2013 sa konalo verejné prerokovanie správy EIA „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ v Obecnom dome v Tepličke nad Váhom. Prerokovania sa zúčastnil zástupca navrhovateľa - Ing. Jozef Kubla, za MDVRR SR - Ing. Jozef Korba, za Reming Consult, a.s. - Ing. Ondrej Podolec, Mgr. Michaela Seifertová, Ing. Martin Kardoš, za obec Teplička n. Váhom - Ing. Libuša Harnócová.

Prerokovanie zahájil zástupca projektanta a investora Ing. Ondrej Podolec.

Mgr. Michaela Seifertová a Mgr. Martin Kardoš oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie železnice obdobne ako vo vyššie uvedených prerokovaniach.

V diskusii vystúpili 3 občania. Diskusia sa týkala nasledovných bodov:

Občan: budú nejaké protihlukové steny?

Mgr. Seifertová: áno (rozsah a umiestnenie bol ukázaný na mape)

Ing. Harnócová: koľko je ochranné pásmo pre modernizovanú trať?

Ing. Korba: 60 m, rovnaké, ako v súčasnosti, nemení sa

Občan: ako bude zabezpečený prístup cyklistov a občanov k VD Žilina? VD Žilina je prakticky v katastri obce Teplička, avšak majú k nemu najhorší prístup.

Ing. Podolec: na mape vysvetlil návrh mimoúrovňových prechodov vrátane cyklistického chodníka, ktorý ide popod nový nadjazd smerujúci do terminálu intermodálnej prepravy.

Občan: bude cesta do Mojša prístupná z cesty vedúcej cez nadjazd k terminálu intermodálnej prepravy?

Ing. Podolec: nie, na základe požiadaviek vznesených obcou Mojš, ktorá chce byť chránená pred nákladnou dopravou, bude cesta vedená do terminálu intermodálnej prepravy (nezávislá investícia, pozn. zapisovateľa) oddelená od cesty vedenej popod VD Žilina do obce Mojš.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami obce počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Ing. Podolec uzatvoril verejné prerokovanie a poďakoval prítomným.

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

K správe o hodnotení boli na OÚŽP Žilina doručené nasledovné stanoviská dotknutých orgánov a odborných organizácií.

4.1. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (list č. 257/2013/B322-SOPD/50170 zo dňa 13. 8. 2013):

Z hľadiska ochrany životného prostredia nemáme k danej správe pripomienky.

Z hľadiska posudzovaných variantov odporúčame pre ďalšie spracovanie postupovať v intenciách zeleného variantu (modernizácia železničnej trate pre rýchlosť 120 km/h).

4.2 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Žilina (list č. 21831/2013/D402-ÚVHR/52800 zo dňa 22. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Investor stavby je povinný zapracovať opatrenia na zníženie hluku navrhnuté v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie do projektovej dokumentácie pre územné konanie stavby.

Opodstatnenosť pripomienky

Pripomienka sa týka ďalšieho stupňa povoľovania činnosti. Opatrenia na zníženie hluku budú zapracované do protihlukových opatrení v stupni územného konania na základe výstupov hlukovej štúdie.

- Investor stavby je v zmysle § 52 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z.z. povinný predložiť na MDVRR SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina na posúdenie z hľadiska možného negatívneho vplyvu na verejné zdravie návrh na vydanie záväzného stanoviska na územné konanie stavby.

Opodstatnenosť pripomienky

Pripomienka sa týka ďalšieho stupňa povoľovania činnosti a legislatívy ochrany zdravia obyvateľstva.

4.3 Štátna ochrana prírody SR, Regionálne centrum ochrany prírody vo Varíne, Správa národného parku Malá Fatra (list č. NPMF/662/2013/2 zo dňa 6. 8. 2013)

K predloženej správe o hodnotení máme nasledovné pripomienky:

- Pri realizácii navrhovanej činnosti budú okrem opatrení navrhnutých na str.192, 193 a 194 v správe o hodnotení, dodržané aj ďalšie podmienky:

1.1 Výrub drevín (vrátane výrubu brehových porastov) bude prebiehať v mimovegetačnom období a po ukončení výstavby v danom úseku (napr. po rekonštrukcii mostného objektu) bude zrealizovaná náhradná výsadba s využitím pôvodných druhov drevín v najbližšom pre výsadbu vhodnom termíne.

1.2 Bude zabezpečené odstraňovanie invázných druhov rastlín v trase výstavby v rámci plánovanej likvidácie ostatnej vegetácie v priebehu výstavby.

1.3 Je nutné zabezpečiť, aby sa navezené vrstvy zeminy pri úprave výstavbou dotknutých plôch nestali zdrojom šírenia invázných druhov rastlín, vhodné je včasné zatrávenie trávou zmesou z pôvodných druhov tráv.

1.4 Trvalé a dočasné depónie zeminy odporúčame podľa návrhu v správe o hodnotení umiestniť na pôvodnej ploche zriaďovacej stanice.

1.5 Dočasné zariadenia staveniska budú po ukončení výstavby jednotlivých úsekov odstránené.

1.6 Stavebný odpad, odpad z demolácií a prebytočná výkopová zemina nesmie byť deponovaná v blízkosti vodných tokov, na podmáčaných miestach a v blízkosti prvkov regionálneho alebo miestneho ÚSES.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky vychádzajú z požiadaviek ochrany prírody s cieľom minimalizácie zásahu do krajinných prvkov. Depónie budú zriadené v súlade s príslušnými predpismi (zákon o odpadoch, o vodách). Podstatná časť trate je vedená v blízkosti Váhu, v prípade nekontaminovanej zeminy, jej dočasné uloženie v blízkosti Váhu nie je v rozpore s legislatívou.

- Správa okrem nulového variantu rieši aj ďalšie tri varianty, z ktorých je po preštudovaní predloženej správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody a krajiny najpriateľnejší zelený variant.

Oranžový variant neodporúčame z nasledovných dôvodov:

1. Trať by bola preložená do tesnej blízkosti rieky Váh, pričom samotná výstavba by zasiahla do Váhu.
2. Na prekonanie ústia Rajčanky do Váhu by bola vybudovaná nová železničná a cestná estakáda.
3. V prípade realizácie by bol vplyv na brehové porasty aj podľa správy o hodnotení najvýraznejší.
4. Realizácia by si vyžiadala najväčší rozsah výrubu drevín.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky sú opodstatnené a vychádzajú z požiadaviek ochrany prírody s cieľom minimalizácie zásahu do krajinných prvkov.

4.4 Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekcia špeciálneho stavebného úradu (list č. 6861/12-S4-S/Ta zo dňa 5. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Výstavba a modernizácia železničnej trate a s tým spojená modernizácia technickej infraštruktúry, ktoré sú v zmysle § 2, ods. 3 zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov stavbami dráhy, sa môže uskutočniť iba podľa stavebného povolenia o vydanie ktorého je stavebník povinný požiadať ÚRŽD. ÚRŽD zároveň upozorňuje, že v prípade situovania iných objektov do ochranného pásma dráhy, resp. do obvodu dráhy, ktoré neslúžia na účely dráhy, tieto je možné zriaďovať len so súhlasom a podmienkami určenými ÚRŽD.

Opodstatnenosť pripomienky:

Pripomienka sa týka ďalšieho povoľovania stavby.

4.5 Krajský pamiatkový úrad Žilina (list č. KPUZA-2013/12638-249941/VLA zo dňa 7. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- KPUZA ako dotknutý orgán v územných konaniach, resp. v zlúčených územných a stavebných konaniach v zmysle § 30 ods. 4) zákona 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, po stanovení a predložení finálnej varianty technického riešenia trasy, vydá konkrétne vyjadrenie, v ktorom bude vychádzať zo zvolenej varianty trasy. Vzhľadom na veľký rozsah prác je pravdepodobné, že KPUZA vydá rozhodnutie o záchrannom archeologickom výskume formou dozoru.

Opodstatnenosť pripomienky:

Pripomienka je opodstatnená a týka sa ďalšieho povoľovania a realizácie stavby.

4.6 Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (list č. ORHZ-ZA1-2157/2013 zo dňa 12. 8. 2013)

ORHaZZ v Žiline z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životného prostredie.

4.7 Obvodný pozemkový úrad v Žiline (list č. 2013/00297/O zo dňa 19. 8.2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- ObPÚ v Žiline vzhľadom na zistené skutočnosti (str. 44 - umiestnenie skrývky humusového horizontu z natrvalo odňatých plôch sa navrhuje na spätné použitie na dočasne odňaté plochy a spevnenie telesa železničnej trate) i naďalej trvá na svojom stanovisku k zámeru č. ObPÚ 2013/00014/O zo dňa 4. 2. 2013 a požaduje ho v plnom rozsahu akceptovať. ObPÚ v tomto stanovisku upozorňuje na hospodárne využitie skrývky humusového horizontu podľa § 2 ods. 7 vyhlášky MP SR č. 508/2004 Z.z. a požaduje upraviť nakladanie so skrývkou, uvedené v kapitole IV.1.1 Záber pôdy str. 83 v zmysle jednotlivých ustanovení vyhlášky.

Opodstatnenosť pripomienok

Upozornenia sa týkajú ďalšieho stupňa povoľovania činnosti.

4.8 Obvodný úrad Žilina, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia (list č. ObU-ZA-CO4-2013-06896-003 zo dňa 30. 7. 2013)

K predloženej správe o hodnotení z hľadiska civilnej ochrany nemáme pripomienky. Ďalšie stupne projektovej dokumentácie žiadame predložiť na posúdenie.

4.9 Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor ochrany prírody, vybraných zložiek životného prostredia a odvolacích konaní kraja (list č. 2013/03639/Gr zo dňa 8. 8. 2013)

K predloženej správe o hodnotení má OÚŽP Žilina, odbor OPVŽŽP a OKK nasledovné pripomienky:

- Pri realizácii navrhovanej činnosti budú okrem opatrení navrhnutých na str. 192, 193 a 194 v správe o hodnotení dodržané aj ďalšie podmienky:
 - 1.1 Výrub drevín (vrátane výrubu brehových porastov) bude prebiehať v mimovegetačnom období a po ukončení výstavby v danom úseku (napr. po rekonštrukcii mostného objektu) bude zrealizovaná náhradná výsadba s využitím pôvodných druhov drevín v najbližšom, pre výsadbu vhodnom termíne.
 - 1.2 Bude zabezpečené odstraňovanie invázných druhov rastlín v trase výstavby v rámci plánovanej likvidácie ostatnej vegetácie v priebehu výstavby.
 - 1.3 Je nutné zabezpečiť, aby sa navezené vrstvy zeminy pri úprave výstavbou dotknutých plôch nestali zdrojom šírenia invázných druhov rastlín vhodné je včasné zatrávenie trávou zmesou z pôvodných druhov.
 - 1.4 Trvalé a dočasné depónie zeminy odporúčame podľa návrhu v správe o hodnotení umiestniť na pôvodnej ploche zriaďovacej stanice.
 - 1.5 Dočasné zariadenia staveniska budú po ukončení výstavby jednotlivých úsekov odstránené.
 - 1.6 Stavebný odpad, odpad z demolácií a prebytočná výkopová zemina nesmie byť deponovaná v blízkosti vodných tokov, na podmáčaných miestach a v blízkosti prvkov regionálneho alebo miestneho ÚSES.

- Správa okrem nulového variantu rieši aj ďalšie tri varianty, z ktorých je po preštudovaní predloženej správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody a krajiny najpriateľnejší zelený variant.
Oranžový variant neodporúčame z nasledovných dôvodov:
 1. Trať by bola preložená do tesnej blízkosti rieky Váh, pričom samotná výstavba by zasiahla do Váhu.
 2. Na prekonanie ústia Rajčanky do Váhu by bola vybudovaná nová železničná a cestná estakáda.
 3. V prípade realizácie by bol vplyv na brehové porasty aj podľa správy o hodnotení najvýraznejší.
 4. Realizácia by si vyžiadala najväčší rozsah výrubu drevín.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky vychádzajú z požiadaviek ochrany prírody s cieľom minimalizácie zásahu do krajinných prvkov. Depónie budú zriadené v súlade s príslušnými predpismi (zákon o odpadoch, o vodách). Podstatná časť trate je vedená v blízkosti Váhu, v prípade nekontaminovanej zeminy, jej dočasné uloženie v blízkosti Váhu nie je v rozpore s legislatívou.

4.10 Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie, štátna správa odpadového hospodárstva (list č. 1900/2013/03833/Cur zo dňa 8. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Predložená správa je vypracovaná v súlade s platnou legislatívou odpadového hospodárstva, úsek odpadového hospodárstva nemá pripomienky k predloženej správe. Pri nakladaní s odpadmi počas realizácie projektu žiadame dodržiavať platnú legislatívu v odpadovom hospodárstve, viesť evidenciu druhov odpadov vzniknutých počas realizácie prác zaradených podľa platného Katalógu odpadov (vyhl. MŽP SR č. 284/01 Z.z.) a vzniknuté odpady odovzdať len oprávneným subjektom na zhodnotenie alebo zneškodniť len na povolenej skládke alebo vo vhodnom zariadení.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky sa týkajú ďalšieho povoľovania a realizácie stavby.

4.11 Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany ovzdušia (list č. 1900/2013/3624/Sla zo dňa 7. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Zdrojom znečisťovania ovzdušia bude náhradný zdroj elektrickej energie – dieselaagregát, ktorý zabezpečí energiu pre zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a ďalšiu vybranú technológiu, o menovitom tepelnom príkone 0,65 MW. V zmysle vyhl. MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší bude zriadený nový stredný zdroj znečisťovania ovzdušia - k vydaniu rozhodnutia o umiestnení stavby, povolení stavby a tiež k rozhodnutiu na užívanie stavby zdroja je prevádzkovateľ zdroja povinný podľa § 17 ods. 1 písm. a) zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší požiadať o súhlas orgán ochrany ovzdušia. Na základe uvedeného OÚŽP Žilina, štátna správa ochrany ovzdušia odporúča ďalej pokračovať v príprave zeleného variantu – povrchový na rýchlosť 120 km/h.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky sa týkajú ďalšieho povoľovania stavby.

4.12 Obvodný úrad životného prostredia Žilina, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu, štátna vodná správa (list č. 1900/2013/3610/Var zo dňa 7. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Dotknuté územie nie je súčasťou chránenej vodohospodárskej oblasti, ale prechádza vonkajším pásmom hygienickej ochrany II. stupňa VZ Teplička nad Váhom (vyhláseného rozhodnutím bývalého vodohospodárskeho orgánu ONV OPLVH Žilina č. VH-810-1/86/405 /En zo dňa 17. 6. 1986) a križuje vnútorné PHO II. stupňa predmetného vodného zdroja.
- Počas výstavby sa ako najväčšie riziko znečistenia povrchovej a podzemnej vody javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorej by došlo k úniku látok znečisťujúcich vodu. Neodstrániteľné riziko znečistenia podzemnej alebo povrchovej vody bude tiež predstavovať havária vlakovej súpravy prepravujúca látky znečisťujúce vody. Pre elimináciu týchto rizík je potrebné vypracovanie plánu preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok do povrchových a podzemných vôd, a to počas výstavby, ako aj prevádzky t.j. vypracovať havarijný plán v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhl. MŽP SR č. 556/2002 Z.z. a predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy (SIŽP IOV) na schválenie.
- Nakoľko sa stavba nachádza v ochrannom pásme vodného zdroja, stavebník požiadava orgán štátnej vodnej správy o súhlas podľa § 27 odst.1 písm. a) vodného zákona. Súčasťou žiadosti o súhlas bude súhlasné stanovisko správcu a prevádzkovateľa vodárenského zdroja – spoločnosti SEVAK a.s. Žilina, Bôrická cesta 1960, 010 57 Žilina.
- Nakoľko sa pri výstavbe a prevádzke bude manipulovať so škodlivými látkami a obzvlášť škodlivými látkami je potrebné požiadať orgán štátnej vodnej správy o súhlas podľa § 27 odst.1 písm. c) vodného zákona. K žiadosti o súhlas predložiť stavebné riešenie tohto objektu a jeho zabezpečenie proti úniku škodlivých látok do prostredia.

Z charakteru posudzovanej činnosti, ktorá zasahuje do ochranného pásma vodného zdroja a pri ktorej dôjde k zaobchádzaniu so škodlivými a obzvlášť škodlivými látkami, vyplýva povinnosť dodržiavať osobitné predpisy, ktoré ustanovujú, za akých podmienok možno s takýmito látkami zaobchádzať z hľadiska ochrany kvality povrchových a podzemných vôd, t.j. zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách (§ 27, § 32, § 39, § 41) a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so škodlivými a obzvlášť škodlivými látkami a urobiť všetky potrebné opatrenia, aby pri zaobchádzaní s nimi nevnikli do povrchových a podzemných vôd alebo neohrozili ich kvalitu a vyhlášky č. 29/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o určovaní ochranných pásiem vodárenských zdrojov, o opatreniach na ochranu vôd a o technických úpravách v ochranných pásmach vodárenských zdrojov.

V súlade s uvedeným úsek ŠVS predloženú správu o hodnotení navrhovanej činnosti odporúča na schválenie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Opodstatnenosť pripomienok:

Pripomienky sa týkajú ďalšieho povoľovania stavby.

4.13 Žilinský samosprávny kraj (list č. 2470/2013/ODaRR-007 zo dňa 20. 8. 2013)

Žilinský samosprávny kraj vzniesol k zámeru pripomienky v stanovisku č. 2470/2013/ODaRR-002 zo dňa 25. 1. 2013. Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení konštatujeme, že vznesené pripomienky neboli dostatočne posúdené a akceptované. Na základe uvedeného požadujeme do záverečného stanoviska k navrhovanej činnosti premietnuť tieto pripomienky ako zásadné v časti „Odporúčané pripomienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti“:

- Zabezpečiť územnú rezervu pre vysokorýchlostnú železničnú trať v zmysle regulatívu č. 5.4.2 záväznej časti ÚPN VÚC ŽK: „v návrhovom a výhľadovom období chrániť územný koridor a vo výhľadovom období realizovať vysokorýchlostnú železničnú trať juh-sever v úseku Viedeň – Bratislava – Žilina – Katovice/Ostrava – Varšava/Gdansk, na území kraja súčasť multimodálnych koridorov č. Va. a VI., koridorová sieť TEN-T, v trase a úsekoch: a) hranica Trenčianskeho kraja – Bytča – Žilina – Oščadnica a štátna hranica SR/PR s vetvou Oščadnica – Čadca – Ostrava v študijnej polohe“

Opodstatnenosť pripomienky

Z mapového podkladu k ÚPN je zrejmé, že VRT sa pripája do stanice Žilina v mieste premostenia rieky Rajčanka, cez vlastnú ŽST Žilina už vedie po koľajach stanice a na samostatné teleso sa dostáva opäť až za hranicou stavby (smer Čadca). Stavba práve umožňuje hladké pripojenie VRT od Bratislavy do stanice tým, že dôjde k odstráneniu existujúcich koľají starej zriaďovacej stanice. Stavba teda je v súlade s regulatívom č. 5.4.2 ÚPN VÚC ŽK. Naopak, zo strany Mesta je potrebné zabezpečiť, aby v trase VRT už neprebíhala žiadna investičná výstavba v mestskej časti Žilina Strážov.

- Zohľadniť trasovanie plánovanej dopravnej stavby I/18 Žilina – Juhovýchod v zmysle regulatívu č. 5.3.15 záväznej časti ÚPN VÚC ŽK: „v návrhovom a výhľadovom období chrániť územný koridor a vo výhľadovom období realizovať homogenizáciu cesty I/18 medzinárodného a celoštátneho významu v trase a úsekoch: g) nová križovatka Gbeľany s cestou II/583 – preložka v novom úseku cesty I/18 ponad nádrž VD Žilina – križovatka s novou trasou cesty I/64 (súčasná I/18) Strečno/Zlatné v kategórii C 11,5/80, súběžná cesta s diaľnicou D1“ (v zmysle spracovanej dokumentácie pre územné rozhodnutie spracovanej SSC, a.s.).

Opodstatnenosť pripomienky

V úvode tvorby zámeru sme získali podklad o trasovaní stavby I/18 – Juhovýchod. Stavba I/18 – Juhovýchod križuje existujúcu železničnú trať v mieste, kde nedochádza k žiadnemu vybočeniu trasy železničnej trate po modernizácii voči pôvodnej polohe koľají. Preto môžu byť oba zámery projektované a realizované bez potreby riešenia ich vzájomnej kolízie. Uvedenú skutočnosť je možné overiť si podložením ÚPN časť doprava pod situáciu stavby.

- Zabezpečiť dopravné prepojenie Terminálu kombinovanej dopravy v Tepličke nad Váhom a prístavu Vážskej vodnej cesty P 81-11 Žilina v k.ú. Žilina/Strážov v zmysle regulatívu č. 5.7.2. záväznej časti ÚPN VÚC ŽK: „v návrhovom a výhľadovom období zabezpečiť územnú rezervu pre výstavbu prístavov Vážskej vodnej cesty P 81-11 Žilina v k.ú. Žilina/Strážov.“

Opodstatnenosť pripomienky

Budúci prístav nie je v dotyku so stavbou. Realizácia premostenia trate v lokalite Nová Žilina a následná realizácia prístupovej komunikácie k súčasným rybníkom v Strážove (viď. situácia stavby) je základom k budúcemu cestnému napojeniu prístavu. Pre koľajové napojenie je možné využiť existujúcu tretiu manipulačnú koľaj vedúcu

v súbehu s dvomi hlavnými koľajami, ktorú je možné do ŽST. Žilina zapojiť v mieste budúcej odbočky Nová Žilina. Pre oba druhy pozemnej dopravy vedúcej k prístavu teda stavba vytvára dobré východiskové podmienky, ktoré však bude potrebné v budúcnosti územne chrániť.

- Posúdiť vplyv navrhovanej stavby na Národnú kultúrnu pamiatku (Ďalej NKP) Budatínsky hrad s areálom a zároveň spôsob zabezpečenia vizuálnych priehľadov z posudzovanej stavby na uvedenú NKP.

Opodstatnenosť pripomienky

Trať v uvedenej lokalite vedie v pôvodnej trase bez vybočenia. V zmysle hlukovej štúdie bude potrebné súbežne s traťou vybudovať protihlukové steny, ktoré súčasne môžu obmedziť výhľad z vlaku na Budatínsky hrad. Ak to hygienické limity dovoľia, budú steny navrhnuté z priehľadného materiálu umožňujúce priehľady na NKP. Materiálové riešenie protihlukových stien bude riešené v stupni pre stavebné povolenie.

- V súvislosti s navrhovanou činnosťou požadujeme zohľadniť dokumentáciu pre stavebné povolenie obstaranú Žilinským samosprávnym krajom „Cyklotrasa hrad Budatín – hrad Strečno“.

Opodstatnenosť pripomienky

Uvedená cyklotrasa prechádza popod železničný most ponad rieku Váh v Budatíne. Mostný otvor bude rešpektovať cyklotrasu a súčasne na železničný most bude umiestnená nová lávka pre cyklistov a chodcov prepájajúca obe nábrežia rieky Váh. Nová cyklolávka je pridanou hodnotou projektu ešte viac zvyšujúcou atraktivitu cyklotrasy Budatín – Strečno.

4.14 Mesto Žilina (list č. 719/2013-42120/2013-OŽP-KLM zo dňa 19. 8. 2013)

Vzhľadom na závery a argumentácie v predloženej správe o hodnotení sa mesto Žilina prikláňa k zelenému variantu za akceptovania nasledovných pripomienok v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie:

- V ÚPN-M Žilina v platnom znení je uvažované s premiestnením prevádzkovania kombinovanej dopravy z lokality Nová Žilina do Terminálu intermodálnej prepravy v Teplicke nad Váhom. V predloženej správe sa priestory firmy INTRANS ponechávajú v pôvodnej polohe, čo je v rozpore s ÚPN-M Žilina v platnom znení, a preto nesúhlasíme s ponechaním koľajiska kontajnerového prekladiska.

Opodstatnenosť pripomienok

Kontajnerové prekladisko, ktoré prevádzkuje firma Intrans je jestvujúcou a dlhodobou prevádzkou, kde firma Intrans je v prenájme (zistenie projektanta) u ŽSR. Prekladisko Intrans nie je v kolízii so stavbou, stavbu v žiadnom variante neobmedzuje, a preto ani žiadnym spôsobom nebolo v procese EIA riešené. Jeho odstránenie je možné zrušením nájomnej zmluvy medzi ŽSR a Intrans. Jedná sa teda výsostne o otázku obchodnú a zmluvnú a nie technickú. Domnievame sa teda, že otázku vymiestnenia kontajnerového prekladiska je potrebné riešiť iným procesom (právnym) a nie cez proces EIA.

- V súčasnosti zabezpečuje Mesto Žilina spracovanie Územného generelu dopravy, preto je nevyhnutné pri riešení dopravy (stanovanie funkčnej triedy a kategórie a z toho vyplývajúce šírkové usporiadanie komunikácií, pešie a cyklistické trasy) úzko spolupracovať so spracovateľmi tohto generelu. Jedná sa najmä o:

2.1 Navrhovaný nový nadjazd v ŽST Nová Žilina v km 200,494, ktorý v budúcnosti preberie aj funkciu preložky cesty II/507 a v súbehu, s ktorým je v ÚPN-M Žilina v platnom znení navrhovaný hlavný peší ťah.

2.2 Podľa ÚPN-M Žilina v platnom znení sú Kysucká cesta – Uhoľná ulica a popod železniciu predĺžená Májová ulica súčasťou II. mestského okruhu, pričom v súbehu s Kysuckou cestou vedie hlavný peší ťah a hlavná cyklotrasa H4.

2.3 Ponechanie pôvodného podchodu pre cestujúcich a jeho predĺženie za Uhoľnú ulicu (v správe sa uvádza „... bude predĺžený a vyústený až za koľajisko na ulicu Uhoľná.“).

Opodstatnenosť pripomienok

ad 2.1 – projektant požiadal o vyjadrenie a už aj dostal písomné vyjadrenie Mesta Žilina ohľadom kategórie cestnej komunikácie na cestnom nadjazde v km 200,494 v lokalite Nová Žilina. Vyjadrenie bude rešpektovať.

ad 2.2 – projektant už spolupracuje so spracovateľom Územného generelu dopravy na technickom riešení všetkých objektov (cesty, mosty, ...) patriacich do II. mestského okruhu. Objekty sú súčasťou riešenia stavby. Navrhnuté technické riešenie projektant zašle Mestu Žilina na posúdenie a vyjadrenie.

ad 2.3 – s predĺžením pôvodného podchodu pre cestujúcich sa v stavbe uvažuje a je súčasťou stavby. V stavbe sa rovnako rešpektuje línia predĺženia Uhoľnej ulice v zmysle platného územného plánu mesta.

Celkovo sú v stavbe zohľadňované hlavné pešie trasy a cyklotrasy a funkčné triedy komunikácií.

- Už v rámci spracovania zámeru požadovalo Mesto Žilina riešiť prekrytie perónov jedným stavebným objektom. Z predložených grafických príloh, ktoré sú súčasťou správy je zrejmé, že aj naďalej sa uvažuje s prestrešením jednotlivých nástupišť, preto i naďalej trváme na našej požiadavke navrhnuť jeden súvisle prekrývajúci perónový priestor železničnej a autobusovej stanice.

Opodstatnenosť pripomienok

Riešenie prekrytia ostrovných nástupišť bude predmetom vyšších stupňov projektu. Z technického hľadiska je možné vytvoriť buď prestrešenie prekrývajúce súvisle perónový priestor alebo aj len jednotlivé nástupištia. Vizualizácia predstavuje len jeden z možných variantov. Uvedená pripomienka má význam estetický, nie environmentálny. Autobusová stanica nie je obsahom stavby, je len zobrazená vo fialovom variante na doske prekrývajúcej staničný zárez pre dotvorenie celkového urbanistického riešenia územia.

- Podľa ÚPN-M Žilina v platnom znení plocha severne od železničnej trate (medzi traťou a Váhom) uvoľnená odstránením koľajiska na zriaďovacej stanici Nová Žilina je navrhovaná ako mestský park s tým, že v objekte „Starej harfy“ sa navrhuje po ukončení jeho funkcie zriadiť železničné múzeum s možnosťou vyhlásenia objektu za technickú pamiatku. Toto riešenie vyplynulo z myšlienky „Trojbrežia“ – sútok Váhu s Kysucou s priamou väzbou na Budatínsky hrad s parkom a s nultým poludníkom cyklomagistrál, Chlmecký vrch ... Pre podporenie tohto zámeru navrhujeme:

4.1 Zvyšnú vyťaženú zeminu, ktorá nebude použitá pri modernizácii, použiť jednak na riešenie protihlukových valov od železnice, a to od zastavaného územia mesta, ale aj od navrhovaného mestského parku, ako aj na rekultiváciu plôch určených pre mestský park.

4.2 Riešiť v rámci železničného mosta cez Váh v Budatíne aj osobitné lávky – chodníky pre cyklistov a chodcov, čím sa prepojí ľavé nábrežie Váhu (plánovaný mestský park) s Budatínskym hradom a existujúcou cyklotrasou.

Opodstatnenosť pripomienok

Uvedené pripomienky vyplývajú z rokovaní so zástupcami Mesta v rámci procesu EIA. Konceptia stavby je v súlade s týmito pripomienkami. Body 4.1 aj 4.2 budú vhodným spôsobom prenesené do technického riešenia stavby vo vyšších stupňoch projektu.

- V predloženej správe sa uvažuje vo väzbe na križovátku Májová – Ľavobrežná s umiestnením 3 koľají opravovne vozňov. V ÚPN-M Žilina v platnom znení týmto územím vedie navrhované predĺženie Uhoľnej ulice. Už vo vyjadrení k zámeru sme požadovali dopracovať v ÚPN-M navrhované pokračovanie Uhoľnej ulice v smere na Horvažie s napojením na Ulicu Na Horevaží vo funkčnej triede B2 a kategórii MZ 8/60. Technickú časť železnice (údržba, oprava vozňov,...) odporúčame posunúť východným smerom, čím sa nielen vytvorí priestor pre pokračovanie Uhoľnej ulice (Zúži sa koľajisko) ale aj funkčne eliminuje osobná doprava (stanica, nástupištia) od technickej časti železnice.

Opodstatnenosť pripomienok

Koľajisko stanice po modernizácii neobmedzuje zámer Mesta predĺžiť ulicu Uhoľná. V stavbe sa rešpektuje línia predĺženia Uhoľnej ulice v zmysle platného územného plánu mesta. Vo výkresovej časti PD EIA je výhľadové riešenie Uhoľnej ulice a aj križovatky Uhoľná, 1. mája, Ľavobrežná zobrazené modrou farbou (znamená investícia iných subjektov).

Posun východným smerom, kde sa nachádza opravovňa nákladných vozňov nie je možný. Opravovňa nákladných vozňov spolu s pozemkom je majetok cudzieho subjektu ŽSSK CARGO. Prípadné odstránenie tejto dlhodobo existujúcej prevádzky musí byť riešené právnou a obchodnou cestou medzi Mestom a Cargom a nemôže byť riešené v rámci procesu EIA.

4.15 Obec Mojš (list č. 621 zo dňa 6. 8. 2013)

- V žiadnej z uvedených variant nie je zahrnutá konkrétna ochrana obce Mojš protihlukovými opatreniami. Ako príklad uvádzame, že vo všetkých variantoch sú navrhnuté konkrétne protihlukové opatrenia ochrany obce Vavrín. Na základe vyššie uvedeného s predloženou správou o hodnotení v žiadnej z variant nesúhlasíme.

Opodstatnenosť pripomienok

Podľa výsledkov hlukovej štúdie pre navrhovanú stavbu nie je povolená hladina hluku vo vonkajšom prostredí na fasáde najbližšieho obytného domu v obci Mojš prekročená. Napriek uvedenému na základe verejného prerokovania bol do objektivej skladby doplnený objekt protihlukové opatrenia aj pre obec Mojš. Ak sa preukáže, že opatrenia, ktoré budú na základe hlukovej štúdie pre zriaďovaciu stanicu (samostatne pripravovaná stavba) navrhnuté a následne zrealizované, sú dostačujúce a hygienické limity sú dodržané vrátane emisií hluku z hlavnej trate, nebudú sa realizovať ďalšie protihlukové opatrenia (bez objektívnych dôvodov by boli inak tieto opatrenia považované za neoprávnený náklad).

4.16 Obec Gbeľany (list č. 222/2013 zo dňa 16. 8. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Požadujeme eliminovať hluk z mobilných zdrojov pozemnej dopravy a stacionárnych zdrojov na prípustnú hranicu v súlade s nariadením vlády SR č. 40/2002 zo 16. januára 2002 o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami.

Opodstatnenosť pripomienok

Navrhovaná činnosť nerieši hluk z pozemnej dopravy, ale zo železničnej dopravy. Pre navrhovanú činnosť bola vypracovaná autorizovaným posudzovateľom hluková štúdia, všetky výstupy z tejto štúdie budú premietnuté do ďalších etáp projektu

a protihlukových úprav. Citované nariadenia je neplatné a staré, v súčasnosti platnou normou je vyhláška MZ SR č.549/2007 Z.z.

4.17 Obec Teplička nad Váhom (list č. 2013/3012 zo dňa 19. 9. 2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- požadujeme vybudovať podchod pre chodcov a cyklistov pod komunikáciou II/583A v mieste jej križovania s parcelou č. C KN 3191/2, katastrálne územie Teplička nad Váhom, ktorý by zabezpečil bezpečný prístup z obce k navrhovanému podchodu pre chodcov a cyklistov 8a v žkm 334,977. Požiadavku odôvodňujeme tým, že realizáciou stavby „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička nad Váhom ...“ sa vybuduje trvalá bariéra naprieč celým katastrálnym územím obce, ktorá oddelí časť obce od územia, ktoré je využívané na poľnohospodársku výrobu, rekreáciu a šport (vodné dielo).

Opodstatnenosť pripomienok

Požadovaný podchod nesúvisí priamo s posudzovanou stavbou železničnej trate. Priamo súvisí so stavbou cestnej infraštruktúry – teda cestou II/583A. Medzi vodným tokom Váh a obcou Teplička sú 2 bariéry – železničná trať a cestná komunikácia II/583A. Práve v rámci stavby modernizovanej trate sa odstraňuje bariérový efekt trate budovaním nového podchodu pre chodcov a cyklistov a nového cestného nadjazdu ponad trať. Je preto neprístojné požadovať od iného investora (ŽSR) napravenie nedostatku, ktorý nespôsobil a nemal naň žiaden dosah. Nedostatok spôsobila SSC nevybudovaním podchodu pri stavbe cesty II/583A. Požiadavka je neadekvátna a nesprávne adresovaná. Jednalo by sa o neoprávnený náklad stavby.

4.18 Obec Varín (list č.4977-732/2013 zo dňa 16. 9. 2013)

Všetky pripomienky obce Varín boli do projektu zapracované vo fáze prípravy, z tohto dôvodu nemáme námietky.

4.19 Obec Strečno

Nedoručila stanovisko k správe o hodnotení.

4.20 Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline (list č.B/2013/03846/2/ZAB zo dňa 22.08.2013)

Súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou sa podmieňuje splnením nasledovných požiadaviek:

- Nemá pripomienky k predloženému zámeru uvedenej stavby, nakoľko uvažovanou stavbou nebudú priamo dotknuté záujmy ciest II. a III. triedy v našom územnom obvode. V prípade zmeny technického riešenia v ďalšom stupni, kedy by došlo k styku s cestami v našom územnom obvode žiadame predložiť dokumentáciu na vyjadrenie.

Opodstatnenosť pripomienok

Pripomienka sa týka ďalšieho stupňa povoľovania činnosti.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

OÚŽP Žilina určil listom č. 1900/2013/3589/Hnl zo dňa 6. 9. 2013 na spracovanie odborného posudku podľa § 36, ods. 2 zákona EIA RNDr. Vladimíra Kočvaru, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie. Menovaný je vedený v zozname pod číslom 391/2006–OPV a číslom 508/2010/OHPV.

Spracovateľ posudku pri hodnotení úplnosti správy o hodnotení konštatuje, že posudzovaná správa až na menšie nedostatky spĺňa požiadavky zákona. Upozorňuje na niekoľko nedostatkov týkajúcich sa textovej časti dokumentácie, ktoré boli formulované pri analýze súčasného stavu prostredia, kde vo viacerých kapitolách uvádza nepresné použitie termínu dotknuté územie a nejasnosť pojmu riešené územie ako aj niektoré menšie nepresnosti pri opise vplyvov a nepriloženie vyhodnotenia naplnenia rozsahu hodnotenia.

Podľa spracovateľa odborného posudku správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie hodnotí predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia dostatočne pre stanovenie rozhodnutia o navrhovanej činnosti.

Z hľadiska použitých metód konštatuje, že boli použité štandardné metódy získavania údajov z jestvujúcich zdrojov doplnené terénnou obhliadkou, inžiniersko-geologickým prieskumom, predbežným archeologickým prieskumom (výskumná štúdia), predikciou hlukových pomerov, vyhodnotením vibrácií a vyhotovením vizualizácií.

Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania hodnotí tak, že navrhovaná činnosť v danom technickom prevedení nebude predstavovať významné zaťaženie životného prostredia a ohrozenie zdravotných rizík.

Na základe uvedeného spracovateľ posudku odporúča vydať kladné stanovisko pre realizáciu variantu 1 (zelený variant) navrhovanej činnosti so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie alebo zníženie záporných vplyvov činnosti v zmysle nižšie uvedeného návrhu. Prikláňa sa tak k názoru spracovateľa dokumentácie EIA.

Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti dopĺňa o tie podmienky, ktoré boli formulované v stanoviskách jednotlivých dotknutých orgánov.

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

1. Vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy

Medzi najvýraznejšie vplyvy vyvolané realizáciou modernizovanej trate patria zmeny reliéfu vyvolané zárezmi do terénu v prípade fialového variantu a ich vplyv na prúdenie podzemných vôd.

K málo pravdepodobným patrí riziko kontaminácie geologického prostredia haváriou stavebného mechanizmu resp. dopravných prostriedkov.

Pri stavebnej realizácii budú narušené povrchové vrstvy horninového prostredia. Týka sa to najmä úsekov, kde v prípade vyrovnávania resp. zväčšovania smerových oblúkov trate dôjde k preložkám telesa (resp. k novému trasovaniu úsekov) a na miestach budovania nových mimoúrovňových križení. Potrebné zhutňovanie telesa trate a nových násypov, v menšej miere aj podbíjanie koľajového lôžka môžu ovplyvniť statiku okolitej zástavby. Prenos týchto vibrácií v zastavanom území je jedným z najväznejších vplyvov.

Z environmentálneho pohľadu pozitívnym vplyvom môže byť zistenie starej environmentálnej záťaže a následná sanácia.

Súčasné ani navrhované vedenie železničnej trate neprichádza do styku s dobývacím priestorom nerastných surovín ani chráneným ložiskovým územím.

Zelený variant:

Vplyvy počas výstavby

- možnosť plošnej erózie zemín po odstránení vegetačného krytu;
- možnosť abrázie pri obnažení brehových porastov alebo kamenného opevnenia brehov vodnej plochy;
- výskyt kontaminovaných zemín a podzemnej vody;
- výskyt heterogénnych navážok;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v úrovni budúcej zemnej pláne;
- možnosť znečistenia podzemnej a povrchovej vody a kontaminácia horninového prostredia v prípade havárie na stavenisku;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v podloží mostných objektov;

Vplyvy počas prevádzky:

- čiastočné ovplyvnenie hydrogeologického režimu podzemných vôd v súvislosti s výstavbou nových podzemných objektov – podjazdov a podchodov (nžkm 201,400 – 233,400)
- Nepredpokladá sa iné výraznejšie ovplyvnenie horninového prostredia.

Oranžový variant

Vplyvy počas výstavby

- možnosť plošnej erózie zemín po odstránení vegetačného krytu
- možnosť abrázie pri odstránení brehových porastov alebo opevnenia brehov vodnej plochy;
- možnosť znečistenia podzemnej a povrchovej vody a kontaminácia horninového prostredia v prípade havárie na stavenisku;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v podloží mostných objektov;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v úrovni budúcej zemnej pláne;
- možnosť destabilizácie násypového telesa pri sytení päty svahu (nžkm 199,400 – 201,100)
- riziko zmeny konzistencie zemín (nžkm 199,400 – 201,100)
- výskyt heterogénnych navážok;
- výskyt kontaminovaných zemín a podzemnej vody;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v podzákladi mostných objektov;

Vplyvy počas prevádzky:

- čiastočné ovplyvnenie hydrogeologického režimu podzemných vôd v súvislosti s výstavbou nových podzemných objektov – podjazdov a podchodov.
- Nepredpokladá sa iné výraznejšie ovplyvnenie horninového prostredia.

Fialový variant

Vplyvy počas výstavby

- možnosť plošnej erózie zemín po odstránení vegetačného krytu a koľajiska pôvodnej železničnej stanice;
- výskyt kontaminovaných zemín a podzemnej vody;
- výskyt heterogénnych navážok;
- možnosť znečistenia podzemnej a povrchovej vody a kontaminácia horninového prostredia v prípade neodbornej manipulácie s kontaminovanými zeminami na stavenisku;
- výskyt málo únosných zemín v podzákladi násypov a mostných objektov;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v úrovni budúcej zemnej pláne;
- možnosť abrázie pri obnažení brehových porastov alebo kamenného opevnenia brehov vodnej plochy;
- možnosť aktivizácie svahových pohybov v zahĺbenej časti stanice (nžkm 201,400 – 233,400)
- možnosť vyvolania sadania stavieb v tesnom susedstve stavebnej jamy (nžkm 201,400 – 233,400)
- v úrovni budúcej zemnej pláne výskyt málo únosných zemín s tendenciou rýchlej degradácie geotechnických parametrov;
- aktivizácia objemových zmien hornín počas hĺbenia stavebnej jamy (nžkm 201,400 – 233,400)
- možnosť vzdutia hladiny podzemnej vody území na juh od zapustenej časti stanice (nžkm 201,400 – 233,400)
- veľký objem vyťažených zemín a kontaminovaných zemín;

Vplyvy počas prevádzky:

- pravdepodobne trvalé ovplyvnenie úrovne hladiny podzemnej vody;
- postupná degradácia geotechnických parametrov paleogénnych hornín;

2. Vplyvy na pôdu

Hlavným vplyvom realizácie stavby na pôdu bude záber pôdy. Dočasný záber pôdy je potrebný v období realizácie výstavby (napr. dočasné medzidepónie, manipulačné plochy a skládkové plochy materiálu). Nároky na dočasné zábery pôdy budú spresnené v projekte stavby pre územné rozhodnutie.

V úsekoch zásahu do poľnohospodárskej pôdy bude vykonaná skrývka ornícovej a podornícovej vrstvy, pričom musí byť vykonaná tak, aby nedošlo k ich premiešaniu. V prípade dočasných záberov pôda zostáva vo vlastníctve majiteľa pozemku. Po ukončení dočasného záberu pôdy musí byť naložená späť na dotknuté pozemky. Je potrebné najskôr nahrnúť podornicovú vrstvu, následne ornícovú a upraviť povrch do pôvodného stavu.

V prípade trvalých záberov bude rovnako vykonaná skrývka ornícovej a podornícovej vrstvy, pričom ich bude možné po ukončení realizácie využiť na spevnenie svahov násypu (nahrnutie humusovej vrstvy a následné zatrávnenie), rekultiváciu iných výstavbou dotknutých plôch resp. v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany PPF.

Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie pôd javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

V priebehu výstavby bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy (napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov), čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.

Devastačným faktorom pôdy v období prevádzky zostávajú odpadky vyhadzované z vlaku nedisciplinovanými cestujúcimi. Čiastočne tomu zabraňuje zavádzanie modernizovaných vlakov s klimatizáciou, pri ktorých nie je možné otvoriť okná.

3. Vplyv na miestnu klímu a ovzdušie

Vplyv modernizovanej železničnej trate na klimatické pomery sa nepredpokladá. V lokálnom meradle bude mať realizácia navrhovaných variantov vplyv na mikroklimatické podmienky (zmena výparu, zvýšené prehrievanie povrchu železničného lôžka, a pod.).

Počas realizácie stavebných prác, najmä pri zemných prácach (budovanie zárezov, násypov, preložiek trate a cestných komunikácií, budovanie nadjazdov a podjazdov a rekonštrukcie zvršku) bude krátkodobo zvýšená prašnosť prostredia. Bodovým zdrojom budú stavebné mechanizmy, líniovým zdrojom prašnosti sa stane samotné stavenisko.

Nákladné autá budú v obmedzenej dobe pri zemných prácach (napr. pri vytváraní zemného telesa trate a stavbe štrkového lôžka zvršku trate) pôsobiť ako mobilné zdroje znečistenia spaľovaním motorových palív.

Ďalším dočasným bodovým zdrojom znečistenia budú recyklačné základne, ktoré predrúbením a pretriedením koľajového podložja pôvodného telesa umožnia opätovne použiť železničné kamenivo do modernizovaného železničného zvršku.

Opatrením na elimináciu prašnosti je kropenie prašných povrchov počas suchého obdobia.

V období prevádzky železničnej trate nehrozí zvýšená produkcia emisií ovplyvňujúcich kvalitu ovzdušia, keďže je trať elektrifikovaná a dopravu zabezpečujú elektrické lokomotívy.

Modernizovaná železničná trať bude pôsobiť ako krátkodobý nevýrazný líniový zdroj prašnosti prejazdom vlakov s dosahom do cca 70 m. Priaznivý vplyv na ovzdušie bude vyvolaný odstránením úrovňových krížení, čím sa eliminuje množstvo emisií vypúšťaných čakajúcimi vozidlami.

Jediným stacionárnym zdrojom znečistenia počas prevádzky železničnej trate v prípade výpadku elektrickej energie bude náhradný zdroj elektrickej energie (NZE) – dieselagregát umiestnený v trafostanici. Tento náhradný zdroj rieši zabezpečenie náhradného napájania pre zabezpečovacie zariadenie, oznamovacie zariadenie, GSM-R a pod. a bude umiestnený vo vnútornom prostredí trafostanice – v betónovej bunke. V zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší bude prevádzkový súbor charakterizovaný podľa čísla kategórie 1.1. Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových spaľovacích motorov, s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom v MW ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom nad 0,3 MW.

4. Vplyvy na povrchové a podzemné vody

4.1 Vplyvy na povrchové vody

Počas výstavby sa ako najväčšie riziko znečistenia povrchovej vody javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorej by došlo k úniku látok znečisťujúcich vodu. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení (havarijný plán).

V prípade realizácie fialového variantu bude z dôvodu klesania trate pod úroveň terénu nevyhnutná preložka zatrubneného potoka Všivák, ktorý križuje železničnú trať. Variant tu počíta s vybudovaním trvalej prečerpávacej stanice.

Zvýšené riziko znečistenia tiež predstavujú realizácie premostení vodných tokov a zakladanie pilierov a mostných konštrukcií v blízkosti vodných tokov. Z tohto pohľadu sa ako najrizikovejší javí oranžový variant, ktorý je z dôvodu zvyšovania prejazdovej rýchlosti a teda zväčšovania polomerov oblúkov v miestach vyústenia rieky Rajčanka situovaný do blízkosti rieky Váh, kde vzniká potreba vybudovania železničnej a cestnej estakády s dĺžkou cca 260 m pri premostení rieky Rajčanka v sžkm 199,700. Podľa geologickej štúdie možno v tomto úseku predpokladať nasledujúce riziká:

- možnosť plošnej erózie zemín po odstránení vegetačného krytu;
- možnosť abrázie pri odstránení brehových porastov alebo opevnenia brehov vodnej plochy;
- možnosť znečistenia podzemnej a povrchovej vody a kontaminácia horninového prostredia v prípade havárie na stavenisku;
- možnosť destabilizácie násypového telesa pri sýtení päty svahu;
- možnosť výskytu málo únosných zemín v úrovni budúcej zemnej pláne;

Počas realizácie zemných prác môže krátkodobo dochádzať k zanášaniu vodných korýt.

Novým environmentálnejším prístupom, kedy sa mazanie výhybiek olejmi nahrádza alternatívnymi odbúrateľnými prostriedkami sa eliminuje aj riziko vyplavovania mazacích olejov do povrchových tokov.

4.2 Vplyvy na podzemné vody

Absencia odkanalizovania zrážkových vôd zo železničných tratí a ostatných spevnených plôch železničných staníc v súčasnosti poškodzuje železničný zvršok a zvyšuje nároky na jeho údržbu. Zároveň vyvoláva riziko priesaku kontaminovaných vôd do podzemných vôd.

V prípade nevyhnutnosti zakladania stavieb pod hladinou podzemnej vody bude ovplyvnený režim prúdenia podzemných vôd. V úsekoch vedenia trate v záreze bude zárubným múrom vytvorená prekážka pre presakujúce podzemné vody a ich odvedenie bude predmetom riešenia daného technického objektu. Predmetné vplyvy na podzemné vody budú pretrvávať aj v období prevádzky modernizovanej trate.

Z pohľadu ochrany vodných zdrojov prechádza železničná trať v žkm 327,6 až 335,3 vonkajším pásmom hygienickej ochrany druhého stupňa, ktoré slúži na ochranu vodného zdroja Teplička pred ohrozením zo vzdialenejších miest. V nžkm 333,0 - 333,3 trať križuje vnútorné pásmo hygienickej ochrany druhého stupňa predmetného vodného zdroja.

V súvislosti s potrebou zabezpečenia ochrany vodného zdroja v Tepličke nad Váhom pri realizácii stavby zriaďovacej stanice Teplička nad Váhom v ochrannom pásme ktorého sa stavba nachádza, bola v súbehu so železničnou traťou v žkm 331,0 – 333,4 vybudovaná podzemná tesniaca stena s celkovou dĺžkou 2300 m. Existencia tejto podzemnej tesniacej steny zabezpečuje ochranu v celom úseku križovania vnútorného pásma hygienickej ochrany podzemného zdroja so železničnou traťou, z veľkej miery sa prekrýva aj so zásahom dotknutej trate do vonkajšieho – širšieho PHO II. stupňa.

Modernizácia železničnej trate v sebe zahŕňa environmentálnejší prístup v období jej prevádzky. V súčasnosti dochádza k znečisťovaniu podložia olejmi, ktoré sú používané na mazanie výhybiek. Následne dochádza k ich priesaku do podzemných vôd, resp. k vyplavovaniu olejov do povrchových tokov. V rámci modernizácie železničnej trate je klzavosť výhybiek riešená pomocou tzv. valčekových kĺznych stoličiek resp. mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami, alebo prípravkami na báze grafitov.

Používaním týchto modernizovaných prístupov pri prevádzkovaní železničnej trate sa očakáva zlepšenie súčasného stavu z pohľadu dopadu na podzemné vody ako aj na povrchové toky.

Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie podzemnej vody javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku látok znečisťujúcich vodu. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

Fialový variant predstavuje významný vplyv na podzemné vody, keďže je v oblasti koľajiska osobnej stanice zapustený pod úroveň terénu na kótu -8 m. Dominantnou konštrukciou variantu je vodotesná železobetónová vaňa koľajiska stanice budovaná pod hladinou spodnej vody s vodorovným nosným stropom prekrývajúcim nástupištia (cca 450 m). Dno vane je umiestnené v nepriepustnom prostredí. Tento fakt spolu so skutočnosťou, že podzemná voda má smer prúdenia od centra mesta smerom k Váhu, vytvára vážnu komplikáciu – podzemná stena stanice vytvorí priehradu podzemnej vode, čo spôsobí vzduť a zdvih hladiny podzemnej vody v samotnom meste.

Aby sa tento účinok eliminoval bude potrebné zriadiť sústavu „prieupustov“ popod dno staničného zárezu, ku ktorým bude podzemná voda privádzaná vejárovou sústavou drenáží. Udržanie drenáží a objektov prevádzajúcich podzemnú vodu popod stanicu bude predstavovať vysoké prevádzkové náklady počas celej životnosti stanice.

5. Vplyvy na genofond, biodiverzitu a biotu

Železničná doprava, podobne ako iné druhy dopravy významne menia krajinu a ovplyvňujú jednotlivé zložky životného prostredia. Ide o priamy záber pôdy, emisie (v prípade pozemných komunikácií), hluk, vibrácie, prašnosť, obmedzovanie infiltrácie zrážkových vôd, fragmentácia, degradácia biotopov voľne žijúcich organizmov atď. Železničné trate ovplyvňujú voľne žijúce živočíchy najmä fragmentáciou ich biotopov, obmedzením pohybu a migrácií, čo sa prejavuje narušením výmeny genetických informácií a nepriaznivým ovplyvnením metapopulačnej dynamiky. Bariérový efekt má teda vážne ekologické dôsledky, ako je zmena živočíšnych spoločenstiev, vytváranie metapopulácií, znižovanie biologickej diverzity a zvýšenie rizika vymretia (extinkcie) ohrozených druhov.

Trasa plánovanej modernizovanej trate prechádza intenzívne využívanou a antropicky ovplyvnenou krajinou, pričom z veľkej miery kopíruje už existujúcu trať. Prírode najbližšími biotopmi sú vodné toky, ktoré sú však spravidla v dotknutých križovaniach buď zregulované, alebo inak antropicky ovplyvnené.

Najvýznamnejším vplyvom na flóru bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami.

Navrhovaná stavba bude realizovaná prevažne na pozemkoch existujúcej železničnej infraštruktúry, k novým záberom dôjde pri smerových úpravách oblúkov v lokalite bývalej zriaďovacej stanice, realizáciou mimoúrovňových krížení a hĺbením zárezu v prípade fialového variantu.

K najvýraznejším zásahom do vegetácie dôjde v prípade realizácie oranžového variantu, keďže železničná trať bude v lokalite vyústenia rieky Rajčanka preložená bližšie k Váhu a paralelne s ňou bude vybudovaná cestná komunikácia. Obe budú v tomto úseku ponad rieku Rajčanka vedené na estakáde.

Realizáciou nadjazdu na prístupovej komunikácii vedúcej k stavbe terminálu intermodálnej prepravy dôjde ku križovaniu umelo vybudovaného vodného kanála, ktorý bol realizovaný v rámci výstavby vodného diela Žilina. Kanál slúži ako biokoridor najmä pre ichtyofaunu rieky, pre ktorú je vodné dielo neprekonateľnou prekážkou. Realizáciou násypov nadjazdu dôjde k výrubu drevín v nevyhnutnom rozsahu.

Za najkritickejšie miesto z pohľadu ochrany biotopov možno považovať križovanie toku Varínka, ktorá je súčasťou územia sústavy Natura 2000 a zásah do ochranného pásma NP Malá Fatra. V oboch prípadoch na chránených územiach platí druhý stupeň ochrany, pričom ochrana územia európskeho významu (ÚEV) Varínka sa v dotknutom úseku prekrýva s OP NP Malá Fatra.

ÚEV Varínka križuje železničná trať v pôvodnom telese na existujúcom moste, pričom jeden z pilierov sa nachádza v strede chráneného toku. V prípade rekonštrukcie mostných pilierov bude nutný prístup ťažkými mechanizmami, čo vyvolá výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu a zásah do biotopu Lužné vrbovo-topolové a jelšové lesy (91E0). Avšak tento vplyv je považovaný za dočasný a vzhľadom na rozsah územia európskeho významu za málo významný. K návratu do pôvodného stavu dôjde v priebehu niekoľkých rokov. K zásahu do ochranného pásma NP Malá Fatra dochádza od križovania Varínky až po koniec úseku. Vzhľadom na fakt, že aj v tomto úseku prebehne modernizácia trate na už existujúcom telese, nepredpokladá sa významný vplyv na chránené územie.

Za pozitívny vplyv na faunu a flóru v období prevádzky trate možno pokladať nepriame vplyvy súvisiace s vplyvom na povrchové a podzemné vody (environmentálnejší prístup zamedzujúci používanie mazacích olejov pri prevádzke trate) ako aj predpokladané zníženie hlukovej záťaže prostredia.

Negatívny vplyv na vegetáciu sa v období prevádzky nepredpokladá.

6. Vplyvy na krajinu, jej štruktúru a využívanie, scenériu krajiny a na územný systém ekologickej stability

6.1 Vplyvy na štruktúru krajiny

Železničná trať tvorí v krajine výrazný líniový prvok, čo znásobuje trakčné vedenie elektrifikovanej trate a dvojkol'ajná prevádzka. V miestach vedenia železničnej trate v pôvodnom telese sa krajinná štruktúra výrazne nezmení. V prípade vedenia

modernizovanej trate novým územím bude zasiahnutá krajina zmenená novým líniovým technickým prvkom.

Navrhovaná činnosť predpokladá vo všetkých navrhovaných variantoch modernizácie železničnej trate určité terénne úpravy (násypy, mostné objekty, prístupové komunikácie a pod.).

6.2 Vplyvy na ekologickú stabilitu a ochranu krajiny

Navrhovaná stavba prichádza s prvkami RÚSES do kontaktu celkovo na 4 miestach:

- Nrbk 1 – Rieka Váh (1x križuje trať č. 127 Žilina - Mosty u Jablunkova ČD, 1x križuje trať č. 180 Košice - Žilina)
- Rbk 13 - vodný tok Varínka a Struháreň (1x križuje trať č. 180 Košice - Žilina)
- Rbk 18 – vodný tok a niva Rajčanky (1x križuje trať č. 120 Bratislava - Žilina)

Vo fialovom a zelenom variante sa prekonáva vodný tok v pôvodnom mieste na existujúcom moste, pričom sa bude jednať o rekonštrukciu mosta, resp. prestavbu železničného mosta na cestný. V oranžovom variante bude trať preložená bližšie k Váhu a na prekonanie ústia rieky bude pre cestu i železničnú trať vybudovaná estakáda.

Pri rekonštrukcii mostov dôjde v nevyhnutnom rozsahu k výrubu drevín, tento vplyv sa však pokladá za dočasný. Po ukončení výstavby bude na dotknuté pozemky navezená zemina a vykonaný osev pôvodných tráv, aby sa zamedzilo šíreniu invázných druhov rastlín. V prípade realizácie oranžového variantu bude vplyv na brehové porasty najvýraznejší a vyvolá najväčší výrub drevín.

Navrhovaná stavba zasahuje územie patriace do sústavy chránených území NATURA 2000 navrhovanou rekonštrukciou existujúceho mosta v žkm 327,613. Jedná sa o územie európskeho významu Varínka, na ktorom platí druhý stupeň ochrany. V prípade rekonštrukcie mostných pilierov bude nutný prístup ťažkými mechanizmami, čo vyvolá výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu a zásah do biotopu Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0). Avšak tento vplyv je považovaný za dočasný a vzhľadom na rozsah územia európskeho významu za málo významný. K návratu do pôvodného stavu dôjde v priebehu niekoľkých rokov.

Navrhovaná stavba zasahuje vo všetkých troch variantoch do ochranného pásma NP Malá Fatra. V ochrannom pásme NP platí druhý stupeň ochrany. Ku križovaniu chráneného územia dochádza od križovania Varínky až po koniec úseku. Vzhľadom na fakt, že aj v tomto úseku prebehne modernizácia trate na už existujúcom telese, nepredpokladá sa významný vplyv na chránené územie. Realizáciou stavby nedôjde k smerovej ani výškovej úprave trate.

6.3 Scenária krajiny

V prípade vedenia modernizovanej trate novým územím bude zasiahnutá krajina zmenená novým líniovým technickým prvkom. K ďalším zmenám dôjde v miestach budovania nadjazdov, kde teleso násypu bude pôsobiť ako nový technický prvok v krajine, zároveň vyvolá efekt vizuálnej bariéry, čím sa výrazne zmení aj krajinný obraz. Ďalším výrazným technickým prvkom sa stanú estakády mostov a oporné múry.

7. Vplyvy na obyvateľstvo, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Za vysoko pozitívny vplyv na obyvateľstvo sa považuje zlepšenie obslužnosti územia pridaním novej železničnej zastávky Nová Žilina (vo všetkých variantoch okrem nulového) situovanej do centra areálu bývalej zriaďovacej stanice. Tým sa zlepší prístup cestujúcej verejnosti k železničnej doprave pre obyvateľov mestskej časti Strážov a príľahlej obytnej zástavby.

Ďalším pozitívnym vplyvom bude odstránenie koľajiska bývalej zriaďovacej stanice a jeho využitie na rekreačné aktivity obyvateľstva. Veľkosť pozemku, ktorý je momentálne súčasťou železničného koľajiska je 373 010 m². Z pohľadu využiteľnosti opusteného územia pri zriaďovacej stanici Žilina by išlo o nasledovné vplyvy v závislosti od zvoleného variantu:

- oranžový variant - z hľadiska využitia uvoľneného priestoru sa tento variant javí ako najpriaznivejší nakoľko územie, na ktorom bude odstránené koľajisko, sa zachová celistvé a teda najviac využiteľné pre rozvojové účely. Jeho umiestnenie však spôsobí bariéru medzi územím a Váhom, čo je z pohľadu zástavby, resp. rekreácie menej atraktívne.
- zelený resp. fialový variant – smerové vedenie zeleného variantu stredom koľajiska plánovaného na odstránenie čiastočne obmedzí rozvojové plány mesta v danom území, priestorové usporiadanie však napriek tomu umožňuje vybudovanie rekreačnej zóny s prístupom k vodným plochám.

Negatívnym vplyvom na obyvateľstvo môžu byť akustické vplyvy z navrhovanej činnosti. Hluk z prevádzky posudzovaného úseku železničnej trate ovplyvňuje akustickú situáciu predovšetkým v meste Žilina. V ďalších obciach premávka na železničnej trati zasahuje najmä ich okrajové časti (Teplička nad Váhom, Mojš, Gbeľany, Varín, Strečno). Realizáciou protihlukových opatrení (stavba protihlukových stien) a vykonaním terciárnych akustických úprav na obytných objektoch nebude dochádzať k prekročovaniu prípustných limitov hluku a zdravotným rizikám obyvateľstva. Splnením týchto opatrení nedôjde k negatívnym akustickým vplyvom na obyvateľstvo.

Pri realizácii každého variantu dochádza zmenou smerového vedenia trasy v porovnaní s nulovým variantom k asanácii budov v nevyhnutnom rozsahu. V prípade zásahu do súkromného majetku fyzickej, alebo právnickej osoby bude znaleckým posudkom určený rozsah zásahu a po dohode s majiteľom mu bude poskytnutá náhrada resp. vyplatená kompenzácia.

Demolácia výrobných objektov resp. objektov služieb môže dočasne vyvolať stratu pracovných pozícií, z dlhodobého hľadiska sa však nepredpokladá negatívny vplyv na pracovné príležitosti v meste Žilina.

Najvýraznejší zásah predstavuje nutnosťou vybudovať obchádzkovú dočasnú trať fialový variant, ktorý zasahuje predajňu Lidl, areál firmy Slovenia (v súčasnosti sídlo firiem Johnson Controls, Autokomponent - kardan) a ďalšie, najmä administratívno – skladové objekty.

Oranžový variant odklonom zasiahne predajňu Lidl a menšie administratívno – skladové objekty.

Zelený variant predstavuje najmenší zásah bez nutnosti demolácie obytných, či výrobných objektov.

8. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

8.1 Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru, budovy a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyv na kultúrne a historické pamiatky sa nepredpokladá, navrhované vedenie železničnej trate s nimi neprichádza do styku. Tak isto sa nepredpokladá ani vplyv na miestne tradície a iné hodnoty nehmotnej povahy.

Za účelom lokalizácie možných archeologických lokalít dotknutých plánovanou činnosťou bola vypracovaná Výskumná štúdia z archeologického prieskumu, (Archeologický ústav SAV, 2013, Mgr. Barbara Zajacová). Je vysoko pravdepodobné, že pri zemných prácach súvisiacich s predmetnou stavebnou činnosťou budú zistené pozitívne archeologické nálezy, resp. archeologické situácie. V prípade povrchového Variantu 1 (zelený) v úseku Strážov-Teplička nad Váhom-Varín a Nová Žilina-Brodno je nevyhnutné sledovanie zemných prác na celom úseku archeológom, keďže je navrhnutá trasa v blízkosti významných archeologických lokalít (Budatín, Brodno, Strážov a Varín).

V prípade realizácie Variantu 2 (fialový), pri ktorom sa predpokladá zemný zásah do hĺbky -8 m v úseku Strážov-Teplička nad Váhom a Nová Žilina-Brodno, bude potrebné sledovať celý priebeh výkopových prác, nakoľko je trasa navrhnutá v blízkosti Váhu, v ktorom sa môžu vyskytovať vzácne artefakty (bronzové predmety, mamutie kosti).

Pri realizácii Variantu 3 (orandžový) platí to isté, čo pre Variant 1 - sledovanie zemných a výkopových prác na celom úseku archeológom.

Vzhľadom na tieto skutočnosti sa odporúča sledovanie výkopových a zemných prác archeológom na stavbe „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ v úseku železničnej trate Žilina–Varín, Nová Žilina–Brodno v celej jej dĺžke.

V prípade archeologického náleziska sa bude postupovať podľa zákona č.49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v súlade s § 127 stavebného zákona.

8.2 Vplyvy na poľnohospodársku a priemyselnú výrobu, lesné hospodárstvo

Modernizáciou železničnej trate dôjde k trvalým i dočasným záberom PPF. Druhy pozemkov, ktorých sa trvalý záber bude týkať, bude možné špecifikovať až v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pri realizácii každého variantu bude zabezpečený prístup na všetky obrábané poľnohospodárske plochy.

Realizácia modernizovanej železničnej trate bude mať priaznivý dopad na rozvoj priemyslu a služieb, nakoľko zrýchlením prepravy tovarov zvýši svoju prepravnú kapacitu a skráti dobu prepravy tovarov. Realizácia predmetnej stavby však vyvolá aj negatívne vplyvy a to priamou likvidáciou priemyselných objektov a nepriamo technickým riešením znemožňujúcim ich ďalšiu prevádzku.

V súčasnosti Železnice Slovenskej republiky prenajímajú časť nevyužívaného koľajiska f pre nájomcu Slovenská kombinovaná doprava INTRANS, ktorá sa zaoberá nákladnou prepravou. Koľajisko je zapojené jednostranne vlečkou od východu. Po realizácii plánovanej činnosti bude možné ich zapojenie len v prípade realizácie zeleného variantu. V prípade fialového variantu bude predmetné koľajisko počas realizácie a hĺbenia zárezu slúžiť ako dočasná osobná stanica a jeho opätovné zapojenie bude možné po spustení

zapustenej osobnej stanice do prevádzky. V prípade oranžového variantu technické riešenie neumožní zapojenie existujúcej vlečky. Zrušenie resp. prerušenie prenájmu firme INTRANS by viedlo k strate pracovných miest.

9. Vplyvy na vodné hospodárstvo

Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na lesné hospodárstvo.

10. Vplyvy na vodné hospodárstvo

Dotknuté územie sa priamo nedotýka žiadnej CHVO. Severne od dotknutého územia sa rozprestiera CHVO Beskydy a Javorníky. Najbližšie sa plánovaná stavba dostáva k CHVO pod kopcom Dúbravy v žkm 327,5 do vzdialenosti 100 m.

Dotknuté územie v žkm 327,6 až 335,3 prechádza vonkajším pásom hygienickej ochrany druhého stupňa, ktoré slúži na ochranu vodného zdroja Teplička pred ohrozením zo vzdialenejších miest. V žkm 333,0 - 333,3 trať križuje vnútorné pásmo hygienickej ochrany druhého stupňa predmetného vodného zdroja.

Realizáciou stavby nedôjde v uvedených úsekoch k smerovej ani výškovej úprave trate, je možné ju vykonať kontinuálne špecializovanými strojnými mechanizmami. Realizáciou stavby dôjde k výmene železničného zvršku a k zvýšeniu únosnosti železničného spodku výmenou podkladovej vrstvy v hrúbke 30-40cm.

Neodstrániteľné riziko bude predstavovať havária vlakovej súpravy prepravujúca látky znečisťujúce vody. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

V súvislosti s potrebou zabezpečenia ochrany vodného zdroja v Tepličke nad Váhom pri realizácii stavby zriaďovacej stanice Teplička nad Váhom, v ochrannom pásme ktorého sa stavba nachádza, bola v súbehu so železničnou traťou v žkm 331,0 – 333,4 vybudovaná podzemná tesniaca stena s celkovou dĺžkou 2300 m. Stavba bola ukončená v roku 1991. Účelom ochranného prvku je zamedzenie kontaminácie vodného zdroja Teplička činnosťou v zriaďovacej stanici. Existencia tejto podzemnej tesniacej steny zabezpečuje ochranu v celom úseku križovania vnútorného pásma hygienickej ochrany podzemného zdroja so železničnou traťou, z veľkej miery sa prekrýva aj so zásahom dotknutej trate do vonkajšieho – širšieho PHO II. stupňa.

Pozitívnym vplyvom na ochranu vôd je modernizácia železničnej infraštruktúry, ktorá v sebe zahŕňa environmentálnejší prístup v období jej prevádzky. V súčasnosti dochádza k znečisťovaniu podložia olejmi, ktoré sú používané na mazanie výhybiek. Následne dochádza k ich priesaku do podzemných vôd, resp. k vyplavovaniu olejov do povrchových tokov. Realizáciou hodnotenej činnosti sa používanie škodlivých olejov nahradí vhodnejšími metódami. V rámci modernizácie železničnej trate je kľzavosť výhybiek riešená pomocou tzv. valčekových kĺznych stoličiek, čím sa eliminuje znečisťovanie železničného spodku a následný priesak do podzemných vôd.

Prevádzka tak pri zabezpečení ochranných opatrení nebude mať nepriaznivý vplyv na vodné hospodárstvo.

11. Vplyvy na dopravu

Realizáciou ktoréhokoľvek variantu modernizácie železničnej trate sa zabezpečí zvýšenie prepravnej rýchlosti vlakov a skrátenie prepravných časov cestujúcich aj tovaru. Technickým vylepšením konštrukcie železničného zvršku sa zároveň zvýši pohodlie cestujúcich. Zároveň sa zvýši konkurencieschopnosť tranzitnej dopravy. Vďaka tejto skutočnosti sa očakáva nárast cestujúcich využívajúcich železničnú dopravu, čo odľahčí nápor cestných komunikácií. Okrem toho sa ráta s vybudovaním mimoúrovňových križení, čím bude zabezpečená väčšia plynulosť premávky vo viacerých úsekoch. Následkom toho bude aj zvýšenie bezpečnosti dopravnej situácie. Vybudujú sa nové nadchody, podchody, železničná zastávka, čo bude mať pozitívny vplyv na zvýšenie komfortu pri cestovaní a preprave.

12. Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Realizácia modernizácie železničnej trate skvalitní služby v oblasti dopravy. Toto skvalitnenie má priamy súvis s rekreáciou a cestovným ruchom. Zlepšenie prepravy posilní záujem o danú lokalitu. Kladný vplyv sa očakáva vo zvýšenom počte návštevníkov, keďže Žilina a okolie sú vyhľadávanou rekreačno-turistickou oblasťou Slovenska.

13. Synergické a kumulatívne vplyvy navrhovanej činnosti

Z hodnotenia vplyvov hodnotenej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v dotknutom území. Pre nepriaznivo pôsobiace vplyvy sú navrhnuté opatrenia.

Ostatné možné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sú podrobne popísané v správe o hodnotení, zázname z verejného prerokovania, posudku ako i v predložených stanoviskách dotknutých orgánov.

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

Dotknuté územie nie je zahrnuté do národného zoznamu navrhovaných vtáčích území ani nezasahuje do maloplošných chránených území. Z časti trať určená pre modernizáciu zasahuje v úseku pri obci Varín do ochranného pásma NP Veľká Fatra (ide o jestvujúcu trať) a zároveň do územia európskeho významu Varínka. V prípade vyhovujúceho piliera nachádzajúceho sa v toku Varínka sa pristúpi len k výmene nosnej konštrukcie mosta. V prípade zlého technického stavu dôjde k odstráneniu piliera a vybudovaniu nového. V prípade rekonštrukcie mostných pilierov bude nutný prístup ťažkými mechanizmami, čo vyvolá výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu a zásah do biotopu Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0). Tento vplyv považujeme za dočasný a vzhľadom na rozsah územia európskeho významu za málo významný, k návratu do pôvodného stavu dôjde v priebehu niekoľkých rokov. Hodnotená činnosť nebude mať výrazný vplyv na priaznivý stav biotopu v danej lokalite.

S výnimkou prechodu Varínkou bude mať činnosť len nepriame vplyvy na chránené územia. Realizáciou modernizácie dôjde k zníženiu hluku, čo bude mať pozitívny vplyv na výskyt fauny v okolí trate.

Dotknuté územie sa priamo nedotýka žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO), severne od riešeného územia sa rozprestiera CHVO *Beskydy a Javorníky*. Najbližšie sa plánovaná stavba dostáva k CHVO pod kopcom Dúbravy v žkm 327,5 do vzdialenosti 100 m.

Dotknuté územie v žkm 327,6 až 335,3 prechádza vonkajším pásmom hygienickej ochrany druhého stupňa, ktoré slúži na ochranu vodného zdroja Teplička pred ohrozením zo vzdialenejších miest. V žkm 333,0 - 333,3 trať križuje vnútorné pásmo hygienickej ochrany druhého stupňa predmetného vodného zdroja.

Realizáciou stavby nedôjde v uvedených úsekoch k smerovej ani výškovej úprave trate, je možné ju vykonať kontinuálne špecializovanými strojnými mechanizmami. Realizáciou stavby dôjde k výmene železničného zvršku a k zvýšeniu únosnosti železničného spodku výmenou podkladovej vrstvy v hrúbke 30-40 cm.

Neodstrániteľné riziko bude predstavovať havária vlakovej súpravy prepravujúca látky znečisťujúce vody. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

V súvislosti s potrebou zabezpečenia ochrany vodného zdroja v Tepličke nad Váhom pri realizácii stavby zriaďovacej stanice Teplička nad Váhom, v ochrannom pásme ktorého sa stavba nachádza, bola v súbehu so železničnou traťou v žkm 331,0 – 333,4 vybudovaná podzemná tesniaca stena s celkovou dĺžkou 2300 m. Účelom ochranného prvku je zamedzenie kontaminácie vodného zdroja Teplička činnosťou v zriaďovacej stanici. Touto stavbou bola zabezpečená ochrana podzemných vôd aj pre rozsah 2. stavby, 2. etapy. Existencia tejto podzemnej tesniacej steny zabezpečuje ochranu v celom úseku križovania vnútorného pásma hygienickej ochrany podzemného zdroja so železničnou traťou, z veľkej miery sa prekrýva aj so zásahom dotknutej trate do vonkajšieho – širšieho PHO II. stupňa.

Za pozitívny vplyv na ochranu vôd sa pokladá modernizácia železničnej infraštruktúry, ktorá v sebe zahŕňa environmentálnejší prístup v období jej prevádzky. V prípade realizácie hodnotenej činnosti je používanie škodlivých olejov pri mazaní výhybiek (s nepriaznivým vplyvom na podzemné vody) nahradené vhodnejšími metódami. V rámci modernizácie železničnej trate je kĺzavosť výhybiek riešená pomocou tzv. valčekových kĺznych stoličiek, čím sa eliminuje znečisťovanie železničného spodku a následný priesak do podzemných vôd.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jeho pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, zámeru, stanovísk orgánov a organizácii dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj ostatných stanovísk a zo súčasného stavu poznania sa

odporúča

realizácia navrhovanej činnosti: „**ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina**“ navrhovateľa **Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava** podľa správy vypracovanej spracovateľom **REMING CONSULT, a.s., Bratislava** vo variante 1 (zelený variant) za predpokladu splnenia podmienok realizácie opatrení uvedených v kapitole VI/2 a VI/3 záverečného stanoviska. Neurčitosti a vznesené požiadavky, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred povolením navrhovanej činnosti.

2. Odporúčaná variant

Pri komplexnom posúdení navrhovanej činnosti s prihliadnutím na doručené stanoviská a navrhované opatrenia sa odporúča realizácia hodnotenej činnosti vo variante 1 (zelený variant).

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk rezortných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, orgánov štátnej správy, verejného prerokovania správy o hodnotení, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúča podmieniť povoľujúcemu orgánu výstavbu a prevádzku navrhovanej činnosti splnením nasledovných podmienok:

1. Spolupracovať pri vypracovávaní vyšších úrovní technického projektu s ŠOP SR NP Malá Fatra pri technickom riešení objektov mostov a pilierov z hľadiska migračných väzieb a zásahov do brehových porastov toku Varínka.
2. Prednostne recyklovať kamenivo, zeminu a hmoty opustených železničných násypov podľa príslušných predpisov v oblasti odpadového hospodárstva a na základe laboratórnych fyzikálno-chemických rozborov a podľa určenia tried nebezpečnosti.
3. Počas realizácie navrhovanej činnosti zabezpečiť také technické a technologické opatrenia, aby nevzniklo nebezpečenstvo ohrozenia života a zdravia obyvateľstva a samotných pracovníkov a aby nedošlo k znečisteniu životného prostredia.
4. Prechody cez železničnú trať počas výstavby zachovať, resp. vybudovať provizórne tak, aby bol zabezpečený bezpečný prechod cez železničnú trať. Prístupy na stavenisko riadne označiť.
5. Počas výstavby bude musieť byť, z dôvodu zachovania prevádzky na železnici, prevádzkovaná minimálne jedna koľaj v medzistaničných úsekoch. V železničných

staniciach bude v prevádzke (navrhnuté na základe dopravnej technológie) skupina koľají, ktorá bude zabezpečovať vyhábanie, resp. predbiehanie vlakov. Technické a technologické opatrenia počas výstavby bude navrhovať zhotoviteľ stavby s ohľadom na zvolenú technológiu a postup realizácie stavby.

6. Pred výstavbou realizovať podrobný geologický prieskum územia.
7. Pri výstavbe realizovať stabilizačné opatrenia v úsekoch ohrozených svahovými pohybmi.
8. Počas výstavby dodržiavať technologické postupy.
9. Počas výstavby realizovať opatrenia na zabránenie rozvoja erózie a abrázie.
10. Zabezpečiť vhodné miesta pre deponovanie vyťaženého materiálu, resp. jeho ďalšie využitie.
11. Riešiť ochranu násypových svahov, použiť vhodné materiály do násypov.
12. Stabilizovať neúnosné zeminy v podloží násypu a pri plošnom zakladaní menších mostných objektov.
13. Na základe posúdenia statika odstrániť prípadné antropogénne navážky z podložia.
14. Vypracovať havarijný plán podľa vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorým sa stanovujú preventívne opatrenia a postup v prípade havárií a porúch s dôrazom na prevenciu a sanáciu ropného znečistenia.
15. Vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác podľa zákona č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami a vyhlášky MŽP SR č. 384/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov, o ich schvaľovaní a aktualizácii, ak ide o stavbu realizovanú na toku, alebo v inundačnom území vodného toku.
16. V ďalšom stupni PD je potrebné, aby boli návrh výšky nivelety koľají, ako aj samostatne železničné teleso (v miestach a na styku inundačných území a na križovaní s vodnými tokmi) vyhotovené na základe hydrotechnických výpočtov a zohľadňovalo prietoky Q_{100} (podľa STN) vodných tokov v správe SVP, š. p.. Pritom dotyk navrhovanej trasy je potrebné konzultovať so ŠPS Bratislava, ktorá je gestorom akcie splavenie Váhu (Vážska vodná cesta).
17. Križovanie vodných tokov s trasou modernizovanej trate riešiť podľa platných STN a na základe údajov SHMÚ Bratislava.
18. Vo všetkých prípadoch náhradnej a kompenzačnej výsadby, ktorej účelom bude stabilizovať a kvalitatívne podporiť dotknuté ekosystémy, treba uvažovať so stanovištne pôvodnými druhmi potenciálnej vegetácie.
19. Rozhodnutie o zásahu do hydrického biokoridoru pri zakladaní mostov musí byť v následných stupňoch PD presne koordinované a dohodnuté so všetkými zúčastnenými stranami (Povodie Váhu, Vodohospodárska výstavba a ďalšími), aby sa vylúčili alebo aspoň minimalizovali negatívne účinky na biotop a jeho spoločenstvá.
20. Pri všetkých zásahoch do rybných lovných, prípadne chovných revírov je nutné spolupracovať s obhospodarovateľmi revírov, ako i s ďalšími dotknutými orgánmi a inštitúciami (SVP š.p., Povodie Váhu, ŠOP SR a pod.).
21. Realizovať nasledovné protihlukové steny v zmysle hlukovej štipúdie (Šimo a kol., 2013) a podľa požiadaviek na legislatívne limity pre hluk vo vonkrajšom protredí pre variant č. 1:

- Návrh protihlukových stien

Úsek trate	Staničenie v nžkm	Strana v smere staničenia	Dĺžka clony v m	Výška clony v m	Tvar clony	Označenie clony	Akustické parametre clony
Strážov-Žilina	199,100-200,800* 0,000-0,700 – variant 1	vpravo	2400	4,7	Zalomený	PHC1	A4,B3**
	199,100-201,800* 0,000-0,700* - variant 2	vpravo	2400				
	199,100-200,700* 0,000-0,650* - variant 3	vpravo	2250				
Brodno – Žilina	250,650 - 251,109	vpravo	460	4,7	zalomený	PHC2 -A	
	250,650 - 251,109	vľavo	460	4,7	zalomený	PHC2 - B	
Varín - Žilina	327,130-329,360	vpravo	2230	4,7	zalomený	PHC3 – A	
	326,700–327,600		900	3,0	zvislý	PHC3- B	
	328,130-328,350	vľavo	220	4,7	zalomený	PHC4	
	329,460-329,690	vpravo	230	4,7	zalomený	PHC5	
	333,540-335,290	vpravo	1750	4,7	zalomený	PHC6	

22. Pri aktualizácii akustických pomerov, resp. pri projektovaní zaoberať sa bližšie možnosťami sekundárnych a terciárnych akustických opatrení (výmena okien a pod.).
23. Protihlukové steny v úseku ovplyvňujúcom výhľad na NKP Budatínsky hrad realizovať prednostne z priehľadného materiálu, tak aby bol umožnený priehľad na NKP Budatínsky hrad. Toto opatrenie podmieniť kladným vyjadrením príslušného orgánu verejného zdravotníctva z hľadiska hygienických limitov.
24. V prípade preukázania opatrení, ktoré budú na základe hlukovej štúdie pre zriaďovaciu stanicu Teplička nad Váhom (samostatná stavba) navrhnuté a následne zrealizované, ako dostačujúce a hygienické limity budú preukázateľne dodržané vrátane emisií hluku z hlavnej trate, nebudú sa realizovať ďalšie protihlukové opatrenia v obci Mojš (bez objektívnych dôvodov by boli inak tieto opatrenia považované za neoprávnený náklad). V opačnom prípade budú opatrenia na hlavnej modernizovanej trati realizované.
25. V objektovej skladbe zadefinovať protihlukovú ochranu obce Mojš, ku ktorej sa zaviazal projektant na verejnom prerokovaní, avšak ďalej postupovať podľa predchádzajúceho bodu.

26. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť umiestnenie zariadení stavenísk, prístupových komunikácií a depónií tak, aby sa našlo vhodné určenie ich polohy neovplyvňujúce nadmerne hlučnosťou a prašnosťou obytné územia.
27. V dotknutých obciach, ktorými budú trasované prístupové cesty, riešiť stavebný režim tak, aby sídla boli v čo najnižšej miere obťažované ruchom z premávky stavebných mechanizmov. Po ukončení stavby je v prípade poškodenia miestnych komunikácií potrebné uskutočniť ich rekonštrukciu.
28. V trase variantu 1 sa nachádzajú len neobytné stavby, ktoré je potrebné pre realizáciu stavby asanovať. Za tieto zasanované stavby poskytnúť resp. riešiť adekvátnu náhradu v zmysle legislatívy.
29. Zabezpečiť, aby pri modernizácii trate boli použité najnovšie technológie a dosiahnuť nižšiu hlučnosť ako je tomu v prípade súčasných tratí.
30. V prípade dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy minimalizovať zhutnenie pôdy, a to: Vybudovať obslužné komunikácie a následne realizovať výkopové práce pre základy stavieb. Pri ďalších stavebných prácach využívať iba príjazdové komunikácie a poľné cesty. Po ukončení všetkých stavebných prác správnym agrotechnickým postupom obnoviť predošlú štruktúru pôdy, ktorá bude naďalej poľnohospodársky využívaná.
31. V rámci projektovej prípravy za účelom zistenia geotechnických vlastností podložia a stanovenia spôsobu založenia realizovať inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum v lokalitách navrhovaných ich výstavbu.
32. Eliminovať znečistenie spevnených komunikácií čistením kolies vozidiel pred výjazdom na ne z terénu. V prípade znečistenia týchto komunikácií bezodkladne ich očistiť, prípadne pokropiť.
33. V prípade prepravy alebo skladovania prašných materiálov eliminovať ich odvievanie zakrytím, v prípade ich nutného odkrytia pravidelným kropením.
34. Eliminovať poškodzovanie existujúcej drevnej vegetácie.
35. Dodržať všetky požiadavky zo strany správcov a vlastníkov jednotlivých inžinierskych a dopravných sietí a dotknutých pozemkov, pričom riadne vytýčiť všetky uvedené siete v území v rámci ďalších projektových dokumentácií.
36. Pri dočasnom zábere poľnohospodárskej pôdy trvajúcom dlhšie ako jeden rok zabezpečiť rekultiváciu územia po stavebných prácach na základe projektu spätnej rekultivácie.
37. Ak je to možné, prijať také technické a organizačné opatrenia, aby nebola obmedzovaná plynulá prevádzka na dotknutých úsekoch ciest najmä počas výstavby.
38. Dodržiavať príslušné ustanovenia zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.
39. Vhodnou organizáciou výstavby zabezpečiť minimalizáciu trvania stavebných prác a vplyvov na životné prostredie.
40. Pre stavebné práce spojené s prevádzkou použiť iba mechanizmy v bezchybnom technickom stave. Údržbu strojov vykonávať tak, aby nedošlo k znečisteniu prostredia, najmä únikom ropných látok.
41. Dodržiavať príslušné ustanovenia zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, minimalizovať produkciu stavebných a komunálnych odpadov počas výstavby a zabezpečiť nakladanie s nimi podľa platných právnych predpisov.

42. V ďalších stupňoch projektu uviesť v dokumentácii bilanciu zemných prác a druhov materiálov, ktoré budú potrebné na výstavbu navrhovanej činnosti.
43. Po ukončení výstavby z priestoru odstrániť všetok stavebný odpad a s prebytočnou výkopovou zeminou naložiť v zmysle zákona o odpadoch.
44. V ďalších stupňoch projektu dopracovať podrobný geometrický plán územia s výmerami, so špecifikáciou jednotlivých zabraných plôch navrhovanými objektmi z rozlíšením na trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy.
45. Pre etapu prevádzky vypracovať projekt požiarnej ochrany, prevádzkový poriadok a havarijný plán pre navrhované objekty.
46. Zosúladiť činnosť s územnoplánovacou dokumentáciou obcí a rešpektovať limity a regulatívy schválenej územno-plánovacej dokumentácie pre dotknuté územie na regionálnej úrovni (ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja).
47. Výrub drevín (vrátane výrubu brehových porastov) realizovať prednostne v mimovegetačnom období a po ukončení výstavby v danom úseku (napr. po rekonštrukcii mostného objektu) zrealizovať náhradnú výsadbu s využitím pôvodných druhov drevín v najbližšom pre výsadbu vhodnom termíne alebo realizovať dohodu o finančnej kompenzácií dotknutým obciam v súlade so zákonom NR SR č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.
48. Zabezpečiť odstraňovanie invázných druhov rastlín v trase výstavby v rámci plánovanej likvidácie ostatnej vegetácie v priebehu výstavby.
49. Zabezpečiť, aby sa navezené vrstvy zeminy pri úprave výstavbou dotknutých plôch nestali zdrojom šírenia invázných druhov rastlín. Vhodné je včasné zatrávenie trávnuou zmesou z pôvodných druhov trávín.
50. Dočasné zariadenia staveniska po ukončení výstavby jednotlivých úsekov odstrániť.
51. Stavebný odpad, odpad z demolácií a prebytočná kontaminovaná výkopová zemina nesmie byť deponovaná v blízkosti vodných tokov, na podmáčaných miestach a v blízkosti prvkov regionálneho alebo miestneho ÚSES.
52. V prípade situovania iných objektov do ochranného pásma dráhy, resp. do obvodu dráhy ktoré neslúžia na účely dráhy, tieto je možno zriaďovať len so súhlasom a podmienkami určenými ÚRŽD.
53. Rešpektovať vyjadrenie Krajského pamiatkového úradu č.KPUZA-2013/12638-249941/VLA zo dňa 7. 8. 2013.
54. Nakladanie so skrývkou humusového horizontu riadiť v zmysle jednotlivých ustanovení vyhlášky podľa §2 ods. 7 vyhlášky MP SR č. 508/2004 Z.z.
55. Rešpektovať body 2.1. až 2.2. a 4.2. vo vyjadrení mesta Žilina č. 719/2013-42120/2013-OŽP-KLM zo dňa 19. 8. 2013 a poskytnúť súčinnosť pri tvorbe územného dopravného generelu mesta s cieľom zapracovať možné strety záujmov.
56. Pre nový stredný zdroj znečistenia ovzdušia požiadať k vydaniu rozhodnutia o umiestnení stavby, povolení stavby a na užívanie zdroja orgán ochrany ovzdušia o súhlas v zmysle § 17 ods. 1 písm. a) zákona NR SR č.137/2010 Z.z.
57. Pre elimináciu rizík znečistenia povrchových a podzemných vôd je potrebné vypracovanie plánu preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok do povrchových a podzemných vôd, a to počas výstavby, ako aj prevádzky t.j. vypracovať havarijný plán v zmysle § 39 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhl. MŽP SR č. 556/2002 Z.z. a predložiť ho orgánu štátnej vodnej správy (SIŽP IOV) na schválenie.

58. Nakoľko sa stavba nachádza v ochrannom pásme vodného zdroja, požiadať orgán štátnej vodnej správy o súhlas podľa § 27 odst.1 písm. a) vodného zákona. Súčasťou žiadosti o súhlas bude súhlasné stanovisko správcu a prevádzkovateľa vodárenského zdroja – spoločnosti SEVAK a.s. Žilina, Bôrická cesta 1960, 010 57 Žilina.
59. Nakoľko sa pri výstavbe a prevádzke bude manipulovať so škodlivými látkami a obzvlášť škodlivými látkami, je potrebné požiadať orgán štátnej vodnej správy o súhlas podľa § 27 odst. 1 písm. c) vodného zákona. K žiadosti o súhlas predložiť stavebné riešenie tohto objektu a jeho zabezpečenie proti úniku škodlivých látok do prostredia.
60. Vzhľadom na zásah do ochranného pásma vodného zdroja a k zaobchádzaniu so škodlivými a obzvlášť škodlivými látkami, vyplýva povinnosť dodržiavať osobitné predpisy, ktoré ustanovujú, za akých podmienok možno s takýmito látkami zaobchádzať z hľadiska ochrany kvality povrchových a podzemných vôd, ((§ 27, § 32, § 39, § 41 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so škodlivými a obzvlášť škodlivými látkami) a urobiť všetky potrebné opatrenia, aby pri zaobchádzaní s nimi nevnikli do povrchových a podzemných vôd alebo neohrozili ich kvalitu a vyhlášky č. 29/2005 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o určovaní ochranných pásiem vodárenských zdrojov, o opatreniach na ochranu vôd a o technických úpravách v ochranných pásmach vodárenských zdrojov.
61. V prípade zmeny technického riešenia v ďalšom stupni, kedy by došlo k styku s cestami II. a III. triedy v územnom obvode Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline predložiť dokumentáciu tomuto úradu na vyjadrenie.
62. Realizovať všetky ďalšie opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, uvedené v správe o hodnotení.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania, alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 37 zákona na základe všetkých dostupných podkladov, vypracovanej správy o hodnotení, stanovísk dotknutých orgánov a odborných organizácií, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk, posudku ako aj ďalších vyžiadaných doplňujúcich informácií. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od všetkých dotknutých subjektov, expertov a verejnosti.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov boli zhodnotené všetky očakávané vplyvy (priaznivé i nepriaznivé) navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení, stanoviskách dotknutých orgánov a posudku pre všetky tri varianty a nulového variantu.

V správe o hodnotení je odporučený variant 1 (zelený), druhý v poradí je variant 3 (oranžový) a tretí v poradí variant 2 (fialový – polozapustený). Variant 1 sa javí ako vhodnejší z hľadiska technicko-realizačných kritérií, vplyvu na abiotické prostredie, faunu a flóru ako aj sociálno-ekonomických kritérií. Preferencia iného variantu sa neobjavuje v žiadnom stanovisku.

Pokiaľ ide o navrhované technológie, realizácia fialového variantu by si vyžiadala rozsiahle výkopové a hĺbiace práce ako aj demoláciu viacerých objektov.

Predložená správa o hodnotení ani písomné stanoviská nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia životného prostredia či ohrozenia zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu zámeru. Zvážili sa všetky riziká navrhovaných variantov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona NR SR č.24/2006 Z. z. 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.

Pri rozhodovaní o stavbe sa bral do úvahy súlad s územnoplánovacou dokumentáciou obce, vplyvy na obyvateľstvo, socioekonomické a prírodné prostredie, ako aj technicko-ekonomické kritériá.

Celkovo bolo na OÚŽP doručených 17 písomných stanovísk od zástupcov zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávnych orgánov a odborných organizácií, posudok a záznam z verejného prerokovania. Občianske združenia a iniciatívy ani verejná stanovisko k správe o hodnotení nedoručili.

Zo stanovísk, ktoré boli doručené k správe o hodnotení obsahuje vážnejšie výhrady k navrhovanej činnosti len stanovisko od obce Mojš, ktorá dala nesúhlasné stanovisko z dôvodu chýbajúcej protihlukovej ochrany. Hluková štúdia nepreukázala nutnosť opatrení z dôvodu realizácie modernizácie hlavnej trate a súvisiacej infraštruktúry, ktorá bola predmetom environmentálneho posúdenia. Stavba zriaďovacej stanice Teplička nad Váhom, ktorá je hlavným zdrojom hluku pre obec Mojš je riešená samostatne a samostatne budú navrhované protihlukové opatrenia. V prípade preukázania, že opatrenia, ktoré budú pre zriaďovacu stanicu Teplička nad Váhom navrhnuté a následne zrealizované, sú dostačujúce a hygienické limity sú dodržané vrátane emisií hluku z hlavnej trate, nebudú sa realizovať ďalšie protihlukové opatrenia v obci Mojš. V opačnom prípade budú opatrenia na hlavnej modernizovanej trati realizované.

Všetky opodstatnené pripomienky boli akceptované v tomto záverečnom stanovisku s tým, že musia byť riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy a ich dodržiavanie je potrebné sledovať a vyhodnocovať v súlade s platnou legislatívou SR.

Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení a podmienok pre výstavbu a realizáciu v kap. VI/3 záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe poznania súčasného stavu dotknutého územia a jeho okolia a na základe identifikovaných možných vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie bude potrebné monitorovací systém zamerať na nasledovné zložky životného prostredia:

1. Monitoring hluku po spustení prevádzky počas prvého roku (účinnosť protihlukových opatrení).
2. Pravidelné technické kontroly zariadení podľa odporúčaných smerníc dodávateľa technológie a pravidelné sledovanie a vyhodnocovanie technologických parametrov navrhovanej činnosti.
3. Kontrolovať realizáciu opatrení pri zásahu do biotopov európskeho významu v spolupráci so ŠOP SR (v prípade ich návrhu od ŠOP SR a OÚŽP).

Po uvedení stavby do plnej prevádzky uskutočniť všetky potrebné merania podľa pokynov príslušného orgánu verejného zdravotníctva.

Na základe ustanovení § 39 zákona je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť posudzovanú podľa zákona NR SR č.24/2006 Z. z povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä:

- systematicky sledovať a merať jej vplyvy,
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa §39 ods. 2 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na záverečné stanovisko Okresného úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je navrhovateľ podľa § 36 ods. 3 zákona o posudzovaní povinný v prípade, ak zistí, že skutočné vplyvy činností posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza zámer, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v zámere a v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov. Povoľujúci orgán by mal navrhovateľa na túto povinnosť upozorniť v rámci týchto podmienok.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti.

V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie nebola identifikovaná žiadna zainteresovaná verejnosť podľa zákona.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia

Mgr. Ľubica Hanuliaková

v súčinnosti s

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Žilina

MUDr. Zuzana Szabová

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

RNDr. Drahomíra Macášková

vedúca odboru

Okresný úrad Žilina,

odbor starostlivosti o životné prostredie

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.

Žilina, 24. 10. 2013