

**ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou
(mimo), železničná trať**

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní
vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.
(Číslo: 1796/2011 –3.4/ml)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava

2. Identifikačné číslo

31 364 501

3. Sídlo

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou
(mimo), železničná trať

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia technickej infraštruktúry trate pre
dosiahnutie parametrov:

AGC – európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach (1985),

AGTC – európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy
(1993).

Moderná železničná trať skvalitní podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu železničnú
dopravu, zvýši rýchlosť a plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy.

3. Užívateľ

Cesujúci. Správa - Železnice Slovenskej republiky, Bratislava

4. Umiestnenie

Lokalizácia záujmového územia podľa územno-správneho členenia Slovenskej republiky :

VÚC : Žilinský kraj

Okres : Čadca

Obce : Krásno nad Kysucou, Čadca, Svrčinovec.

Situovanie záujmového územia podľa Katastra nehnuteľností Slovenskej republiky :

Katastrálne územie : Krásno nad Kysucou, Horelica, Čadca, Svrčinovec.

5. Termín začatia a ukončenia činnosti

Tabuľka č. 1 Časový harmonogram realizácie navrhovanej činnosti

Navrhovaný rok začatia výstavby	2014
Navrhovaný rok ukončenia výstavby	2017
Navrhovaný termín začatia prevádzkovania	2017
Navrhovaný rok ukončenia činnosti	Bez časovo ohraničenej dĺžky

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Železničná trať Žilina – Čadca bola zaradená medzi tranzitné medzinárodné koridory na území SR ako súčasť PAN-európskeho koridoru č. VI. Žilina – Zwardoň – Gdynia. Úsek Čadca – št. hranica SR/ČR je prepojením tohto koridoru s koridorom č. 2 v sieti ČD. V súčasnosti predmetný úsek trate – Žilina – Čadca - nespĺňa kritériá požadované pre modernizované trate.

Predpísané parametre železničnej dopravnej cesty sú:

- minimálna vzdialenosť osí koľají : 4,0 m
- minimálna požadovaná rýchlosť : 160 km.h⁻¹
- minimálna požadovaná rýchlosť pre vlaky kombinovanej dopravy : 120 km.h⁻¹
- minimálna dĺžka nástupíšť vo veľkých staniciach : 400 m
- úrovňové priecestia : žiadne

Návrh novej trasy zohľadňuje v súlade s rozhodnutím MDPT SR zvýšenie terajšej najvyššej traťovej rýchlosti na rýchlosť do 160 km.h⁻¹ vrátane tak, aby rýchlosť 160 km.h⁻¹ bola dosahovaná v čo najdlhších úsekoch bez obmedzujúcich rýchlostných skokov, pričom za obmedzujúci rýchlostný skok je považovaný rozdiel rýchlostí medzi susednými úsekmi väčší ako 29 km.h⁻¹.

Nulový variant: súčasný stav, situácia, ak by sa zámer neuskutočnil, existujúca trať má dĺžku 16,506 km. Súčasná trať má zastávky v dotknutých obciach a premávajú na nej aj osobné vlaky.

Variant č. 1 - červený: celková dĺžka červeného variantu je 14,224 km, čím dochádza ku celkovému skráteniu trate oproti nulovému variantu o 2,282 km. Modernizovaný variant je v úseku Krásno n. Kysucou – Čadca vedený tunelom „Kýčera“ v dĺžke 4650 m, čím dochádza k zrušeniu zastávky Oščaďnica. Pred zastávkou Čadca - mesto sa dostáva do súbehu s modrým variantom. Na úseku Čadca – štátna hranica SR/ČR dochádza k 2 malým preložkám trate a posunu zastávky Svrčinovec o 70 m západne od súčasnej polohy (zhodné pre všetky varianty).

Variant č. 2 - modrý: celková dĺžka modrého variantu je 14,436 km, čím dochádza ku celkovému skráteniu trate oproti nulovému variantu o 2,07 km. Modrý variant rieši návrh novej zastávky Krásno nad Kysucou – mesto, za ktorou sa odkláňa a tuneľom dĺžky 3810 m prekonáva vrch Horelická kýčera, pričom rovnako, ako červený variant, ruší existujúcu zastávku Oščaďnica.

Za tunelom sa dostáva do súbehu s červeným variantom, v súbehu pokračujú do konca úseku.

Variant č. 3 – červený so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca: oproti technickému riešeniu navrhovanom v červenom variante 1 ostáva jestvujúca železničná trať v úseku sčkm 270,500 - 277,900 zachovaná v prevádzke

v pôvodnom stave s napojením do modernizovaného úseku, pred a za novonavrhovaným železničným tunelom "Kýčera". Smerové a výškové vedenie ostáva nezmenené. V pôvodnom stave sú aj všetky umelé objekty, železničné priestestia a súvisiace zariadenia. Dĺžka trate je 7,4 km.

Variant č. 4 - modrý so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca: oproti technickému riešeniu navrhovanom v modrom variante 2 ostáva jestvujúca železničná trať v úseku za novonavrhovanou železničnou zastávkou Krásno nad Kysucou od sčkm 271,300 do sčkm 277,900 zachovaná v prevádzke v pôvodnom stave s napojením do modernizovaného úseku. Smerové a výškové vedenie ostáva nezmenené. V pôvodnom stave sú aj všetky umelé objekty, železničné priestestia a súvisiace zariadenia. Dĺžka trate je 6,5 km.

Železničný zvršok

Modernizácia železničného zvršku pozostáva z použitia zvršku tvaru UIC60 s pružným upevnením na predpätých betónových podvaľoch v obidvoch koľajach na medzistaničných úsekoch a na staniách v hlavných koľajach a v koľajach na obchádzanie. Koľajnicové pásy budú zvarené do bezстыkovej koľaje.

Železničný spodok

Návrh konštrukcie železničného spodku bude vypracovaný tak, aby boli splnené požadované parametre zemnej pláne a pláne železničného spodku, pričom pre ich dosiahnutie budú použité stabilizácie in-situ prednostne pred použitím výstužných geosyntetík (geomreže, geotextílie a pod.). V rámci možností overených ekologickým prieskumom bude časť starého prečisteného koľajového lôžka použitá do konsolidačných a podkladových vrstiev. Pozdĺž telesa trate sa v miestach, kde si to vyžiada konfigurácia terénu vybudujú odvodňovacie priekopy z betónových priekopových tvárnic alebo priekopových múrikov. V priestoroch sa uvažuje so zabudovaním oceľových rúr s povrchovou ochranou proti korózii, čím sa urýchli proces výstavby a súčasne odpadáva dodatočná izolácia rúr a jej ochrana proti poškodeniu. Svah v okolí rúr na vtoku a výtoku sa upraví spevnením kamennou alebo betónovou dlažbou kladenou do suchého betónu.

Nástupištia

Všetky nástupištia sa navrhujú mimoúrovňové a výškou nástupnej hrany 550 mm nad temenom koľaje. Plocha nástupíšť sa navrhuje s bezpečnostným označením aj pre slabozrakých a nevidiacich. Prístup na všetky nástupištia bude zabezpečený bezkolízne pomocou podchodov, ktoré budú mať všetky prístupy zastrešené. V železničných staniách budú nástupištia pri koľajach na obchádzanie a ich časť bude zastrešená v rozsahu predpísanom príslušnými predpismi. Dĺžka nástupíšť v žst. Čadca, kde zastavujú aj rýchliky bude 400 m. Na zastávkach Krásno nad Kysucou a Svrčinovec budú nástupištia pri obidvoch hlavných koľajach a ich dĺžka bude 250 m.

Priestestia

Všetky úrovňové križenia budú nahradené mimoúrovňovými, resp. budú zrušené bez náhrady. Podľa konkrétnych podmienok a výškových pomerov budú navrhnuté nadjazdy, resp. bude komunikácia prekonaná železničným mostom.

Mosty

Rekonštrukcia železničných mostov sa bude týkať mostných objektov, ktoré sa nachádzajú na existujúcej trati v miestach kde je modernizovaná trať vedená po pôvodnom telese a podľa hydrotechnického výpočtu, výsledkov stavebno-technického prieskumu a prepočtu zaťažiteľnosti bude možná ich ďalšia exploatacia. Konkrétne opatrenia pre ďalšie možné využívanie objektov budú navrhnuté pre jednotlivé mosty podľa výsledkov prieskumov.

Najbežnejšie práce pri rekonštrukcii sú sanácia spodnej stavby, nová izolácia mostovky, úpravy ríms, osadenie protiukľukovej steny na rímsu mosta a pod..

V prípade výstavby nového mostného objektu sa prednostne navrhujú mosty so samostatnou nosnou konštrukciou pod každou koľajou (pozdĺžne dilatované), kolné a len mosty s priebežným koľajovým lôžkom.

Rekonštrukcia cestných nadjazdov sa v hlavnej miere týka len úpravy zábran na ochranu pred dotykami živých častí trolejového vedenia. V prípade nevyhovujúcich rozmerov podjazdného priestoru pod mostom je potrebná komplexná rekonštrukcia objektu, prípadne jeho prestavba.

Výstavba nových cestných nadjazdov je neoddeliteľne spújaná s rušením úrovňových priecostí, ktoré sú týmito nadjazdmi nahradené. Konštrukcie cestných nadjazdov sa navrhujú najmä z predpätých tyčových prefabrikátov spriahnutých s nadbetónovanou doskou, resp. v prípade pôdorysného zakrivenia mosta ako monolitické z predpätého betónu.

V miestach, kde je trať vedená na novom telese a existujúce teleso železničnej trate bude potrebné odstrániť, môže vzniknúť potreba zrušenia existujúceho mostného objektu. V takom prípade bude podľa typu nosnej konštrukcie stanovený technologický postup odstránenia nosnej konštrukcie s určením miesta odvozu a uskladnenia výbušného materiálu. Spolu s stavbou sa odstráni do úrovne min. 0,50 m nad úroveň okolitého terénu a následne sa zasype.

V rámci rekonštrukcie železničných staníc a zastávok budú vybudované podchody pre cestujúcich a verejnosť, ktoré budú zabezpečovať bezkolízne kríženie komunikácie pre peších so železničnou traťou a súčasne umožnia prístup na nástupištia aj cestujúcim so zníženou schopnosťou pohybu.

V nžkm 282,7 bol v mieste križovania trati s migračným biokoridorom zveri navrhnutý nadchod pre zver – tzv. **ekomost**. Konštrukcia bude navrhnutá ako oceľová oblúčková so šírkou 80 m v strede mosta, po realizácii bude presypaná zeminou, zarávnená a vysadená drevinami.

Tunely

Nové smerové vedenie trate si vyžiadalo návrh tunela "Kýčera", z ktorého bude jednokoľajný dvojúrovňový. Razenie tunelov bude v rôznych typoch hornín rozličného pôvodu pomocou NRTM (novej rakúskej tunelovacej metódy), prípadne s využitím raziaceho štitu. Plochy pre zariadenie staveniska sa vybudujú pri každom portály, z ktorého sa predpokladá razenie tunela. V prípade razenia z dvoch strán sa vybudujú plochy zariadenia staveniska pri oboch portáloch. Prístup na uvedené plochy bude po existujúcich poľných cestách, prípadne sa vybudujú nové staveniskové komunikácie, ktoré budú neskôr slúžiť pre prístup uvedenej techniky. Minimálna veľkosť plochy pre nástup požiarnej a záchranej techniky je 500 m².

Súčasťou tunelov bude ich technologické vybavenie.

Múry

Výstavba nových úsekov trate v zložitých prírodných podmienkach si vyžiada výstavbu pomerne veľkého množstva rôznych typov oporných, zárubných alebo obkladových múrov.

Trakčné vedenie

V rámci modernizácie predmetného úseku trate dôjde ku zmene trakčného systému z pôvodného jednosmerného 3 kV na striedavý 25 kV, 50 Hz. Z uvedeného vyplýva potreba výstavby novej trakčnej sústavy s príslušnými trakčnými napájacími stanicami (TNS) a zodpovedajúcimi spínacími stanicami (SpS).

Nosné stožiare a brány trakčného vedenia sú neživými súčasťami zostáv trakčného vedenia, ktoré svojou polohou umožňujú sadanie vtákov na ich konštrukciu bez ohrozenia ich života. Konštrukčné prvky trakčného vedenia, ktoré sa umiestňujú na vrcholy trakčných stožiarov, napríklad rôžkové bleskoisťky alebo úsekové odpojovače sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu.

Zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia

Modernizovaná trať bude vybavená novou zabezpečovacou a oznamovacou technikou s použitím najnovších prvkov a zariadení využívaných v tejto oblasti.

Cesty a komunikácie

V tomto odbore sú sústredené všetky cesty a komunikácie v rámci celej stavby. Idená sa o preložky existujúcich komunikácií najmä v mieste terajších úrovňových priecostí, výstavbu nových trvalých komunikácií a výstavbu dočasných staveniskových komunikácií, ktoré budú po ukončení stavebnej výroby zrekonštruované.

Zariadenia stavenísk

Zariadenia stavenísk (ZS) budú zriadené pri každom väčšom budovanom objekte:

- zariadenia staveniska pre výstavbu tunelov a to hlavné, vedľajšie a pomocné
- zariadenia staveniska pre výstavbu veľkých mostov a estakád
- zariadenia staveniska pre výstavby železničných staníc a zastávok
- zariadenie staveniska pre výstavbu traťových úsekov mimo uvedených celkov.

Veľkosť jednotlivých plôch zariadenia staveniska závisí na veľkosti objektu a z toho vyplývajúci nároky na skladovanie a spracovanie stavebného materiálu a umiestnenie technologických zariadení potrebných na výstavbu konkrétneho objektu. Veľkosť plochy pre zariadenie staveniska mostu sa pohybuje v rozmedzí 100 – 2500 m² a plocha pre zariadenie staveniska pre budovanie tunela sa predpokladá cca 3000 m². Jednotlivé veľkosti plôch pre zariadenie staveniska a definitívne umiestnenie ZS si bude navrhovať dodávateľ stavby v spolupráci so zainteresovanými zložkami územnej samosprávy, zástupcami investora a projektanta.

Pre zabezpečenie plynulosti výstavby bude potrebné vybudovať mobilné betonárne a recyklačné základne pre úpravu vyťaženého štrkového lôžka a vybúraného betónu. Na prístup ku plochám zariadenia staveniska sa budú využívať existujúce spevnené a nespevnené komunikácie, prípadne sa vybudujú nové dočasné a v mieste portálov tunelov trvalé prístupové komunikácie.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

I. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, spĺňa kritéria podľa § 18 ods. 1 zákona a zaraďuje sa podľa jeho prílohy č. 8 do kapitoly 13 Doprava a telekomunikácie - položky č. 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, položky č. 4 Železničné stanice, terminály a) osobné b) zmliešané (nákladné + osobné) c) zriaďovacie d) nákladné, prekladiská kombinovanej dopravy e) kontajnerové prekladiská f) pohraničné prechodové a položky č. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov“, a preto je predmetom povinného posudzovania.

Zámerné pre účely procesu posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie vypracoval REMING CONSULT a.s. so sídlom Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3 v júli 2010.

Správu o hodnotení „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“ (ďalej len „správa“) vypracoval REMING CONSULT a.s. so sídlom Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3 v januári 2011 v rozsahu 190 strán textovej časti a 83 strán príloh (Správomocenie, Úpravy TV zabraňujúce usmrcovaniu vtákov, Terénny prieskum, vymedzenie a vyčíslenie spoločenskej hodnoty biotopov v rámci procesu EIA, Akustická štúdia, Fotodokumentácia, výkresov : prelietadná situácia M 1:10 000, pozdĺžne profily M 1:50000/250, ortofotomapa M 1:30 000), s využitím podkladov navrhovateľa : Zámerné, Dopravné podklady – frekvencie cestujúcich 2007-2010, Geologická štúdia, Technicko-ekonomické vyhodnotenie, Akustická štúdia, Terénny prieskum, vymedzenie a vyčíslenie spoločenskej hodnoty biotopov.

Správa bola navrhovateľom predložená na MŽP SR v januári 2011.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR po skontrolovaní náležitostí predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 zákona všetkým zainteresovaným subjektom.

Na základe ustanovení Dohovoru o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice (ESPOO Dohovor) MŽP SR oznámilo Ministerstvu životného prostredia Českej republiky, že navrhovateľ ŽSR so sídlom v Bratislave predložil MŽP SR podľa zákona správu o hodnotení „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“. MŽP SR zaslalo správu o hodnotení Ministerstvu životného prostredia Českej republiky najmä z dôvodu, že uvedená železničná trať vedie aj do Českej republiky, čím má charakter cezhraničnej líniovej stavby.

MŽP SR podľa § 47 zákona, ako strana pôvodu vyzvala Ministerstvo životného prostredia Českej republiky, ako stranu dotknutú na konzultácie a zároveň požiadalo o stanovisko k správe o hodnotení.

Správa o hodnotení bola zverejnená na webovej stránke: www.enviroportal.sk.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery prerokovania

Správa o hodnotení bola podľa § 34 ods. 2 až 5 zákona prerokovaná s verejnosťou na verejných prerokovaniach v dňoch :

- 16.2.2011 od 15,00 hod. v zasedačke Mestského úradu v Krásne nad Kysucou,
- 16.2.2011 od 17,00 hod. v kultúrnom dome v obci Oščadnica,
- 17.2.2011 od 15,00 hod. v zasedačke Obecného úradu vo Svrčinovci,
- 17.2.2011 od 17,00 hod. v rokovacej miestnosti č. 8 mestského úradu v Čadci.

Termín a miesto konania verejných prerokovaní správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti, oznámili obce Oščadnica, Svrčinovec, mesto Čadca a mesto Krásno nad Kysucou v spolupráci s navrhovateľom verejnosti v mieste obvyklým spôsobom, oznamom na vývesných verejných tabuliach dotknutých miest a obcí. Na verejné prerokovanie boli prizvaní okrem verejnosti aj zástupcovia príslušného orgánu, povolujuúcich orgánov a dotknutých orgánov.

Záznamy z verejných prerokovaní popisujú priebeh verejných prerokovaní za prítomnosti verejnosti v celkovom počte 34 zúčastnených osôb.

Program prerokovania : Otvorenie

Oboznámenie prítomných s navrhovanou činnosťou

Diskusia

Záver

Priebeh jednotlivých verejných prerokovaní

Mesto Krásno nad Kysucou

Zúčastnení zástupcovia mesta: Ing. Jozef Grapa, primátor mesta. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 2 občania.

Primátor obce p. Ing. Jozef Grapa privítal prítomných a otvoril verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, ktoré bolo zvolané podľa § 34 zák. NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Ing. Zuzana Vaškovičová oboznámila prítomných o činnosti spoločnosti REMING Consult a.s., a doterajších projekčných prácach na modernizácii železničnej trate na území SR.

Mgr. Michaela Seifertová informovala prítomných o vzniku medzinárodnej koncepcie modernizácie dopravných koridorov. Úsek Čadca – štátna hranica SR/ČR je prepojením tohto koridoru s koridorom č. 3 v sieti ČD. Príprava a realizácia stavby budú spolufinancované z prostriedkov Európskej únie. Mgr. Seifertová poukázala na zásahy do chránených častí

územia, uviedla technické opatrenia potrebné na ich elimináciu a zdôvodnila výber variantu č. 2 (modrý variant), ktorý bol určený ako optimálny. Občania boli oboznámení o doterajšom procese posudzovania vplyvov a o možnostiach a časových lehotách zaslania stanoviska obce ako aj pripomienok občanov. Mgr. Seifertová vysvetlila ďalší postup v procese posudzovania.

Ing. Ján Tóth, zodpovedný za technický návrh stavby, oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie, ktorými sú dosiahnutie prevádzkovej rýchlosti 160 km/hod, zvýšenie bezpečnosti prevádzky vylúčením úrovňových križení komunikácií a železnice, zabezpečenie prístupu pre telesne postihnutých na železničné zastávky a stanice, bezkolízny prístup cestujúcich na zastávky a stanice, zníženie hlučnosti a celková modernizácia železničnej infraštruktúry zabudovaním progresívnych prvkov s technickými parametrami zabezpečujúcimi podmienky interoperability. Ing. Tóth informoval o predpokladaných asanáciách súvisiacich s výstavbou trate a o prístupových komunikáciách, ktoré nahradia úrovňové križenia so železničnou traťou.

Primátor mesta Ing. Jozef Grapa prezentoval stanovisko mesta nasledovne: variant č. 2 plne vyhovuje požiadavkám a potrebám mesta Krásno. Vznik novej zastávky Krásno nad Kysucou - mesto výrazne zlepši prístup k železničnej doprave pre obyvateľov mesta Krásno. Nová žel. zastávka zároveň podčiť vznik prestupnej stanice pre celú bystrickú dolinu, nakoľko pri plánovanej žel. zastávky vznikne zastávka SAD, kam budú presmerované autobusy prichádzajúce z bystrickej doliny. Na základe osobného rokovania so starostami obcí bystrickej doliny prezentoval ich súhlas s variantom č. 2.

Druhá železničná trať na úseku Krásno nad Kysucou – Čadeča je vedúca cez významný európsky nadregionálny migračný biokoridor zverí, ktorá prechádza zo Slovenska a Poľska cez Kysucké Beskydy, Kysuckú vrchovinu, Oravské Beskydy a Beskid Żywierski do Javorníkov na Slovensku a ďalej do Moravsko-sliezskych Beskyd na územie v Českej republike. Biokoridor je tvorený mozaikou prevažne lesných a menej húňnych spoločenstiev, miestami prerošovaný cestnými a železničnými ťahmi. Umožňuje pohyb všetkých suchozemských stavovcov a ostatných zložiek bioty viazaných na terestrické prostredie. Z hľadiska cezhraničných environmentálnych vplyvov by výstavba železničnej trate podľa variantu č. 2 mala priaznivý dopad na Európsky významné lokality CHKO Kysucké Beskydy v SR a Beskydy v ČR, kde predmetom ochrany sú práve veľké šíriny migrujúce v smere vonkajšie Západné Karpaty – Východné Karpaty. Zachovávaním priepustnosti biokoridoru bude zabezpečená druhová biodiverzita a jej udržateľnosť podporovaná migračným tokom informácií, energie, živín, génov a jednotlivých druhov živočíchov medzi Slovenskom, Poľskom a Českou republikou.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami mesta počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Verejné prerokovanie ukončil primátor mesta Ing. Jozef Grapa. Poďakoval prítomným za účasť a skonštatoval, že s pripravovanou stavbou súhlasia.

Obec Ošedáznica

Zúčastnení zástupcovia obce: Ing. Marián Plevko, starosta obce. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 19 občanov.

Prítomných privítal starosta obce p. Ing. Marián Plevko a otvoril verejné prerokovanie.

Ing. Zuzana Vaškovičová oboznámila prítomných o činnosti spoločnosti REMING Consult a.s., a doterajších projekčných prácach na modernizácii železničnej trate na území SR.

Mgr. Michaela Seifertová informovala prítomných o vzniku medzinárodnej koncepcie modernizácie dopravných koridorov. Mgr. Seifertová poukázala na zásahy do chránených častí územia, uviedla technické opatrenia potrebné na ich elimináciu a zdôvodnila výber variantu č. 2 (modrý variant), ktorý bol určený ako optimálny. Občania boli oboznámení

o doterajšom procese posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., o možnostiach a časových lehotách zaslania stanoviska obce, ako aj pripomienok občanov.

Ing. Ján Tóth zodpovedný za technický návrh stavby oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie.

Starosta obce Ing. Marián Plevko prezentoval stanovisko obce nasledovne:

- občania obce – pracujúci i študenti – používajú zastávku Oščadnica na dochádzanie do zamestnania i do škôl. Obec požaduje zachovanie zastávky v Oščadnici, preto preferuje variant č. 3 a č. 4,
- výber variantu č. 1 resp. č. 2 je v rozpore s územným plánom obce, ktorý počíta s osídľovaním územia a rozvojom návštevnosti obce, ktorá je cieľom zimnej i letnej turistiky.

Občan Ing. Marián Poláček:

- variant č. 1 a 2 je neprijateľný z pohľadu rozvoja cestovného ruchu, predstavuje veľké mínus z hľadiska rozvoja obce,
- znížením zastávky Oščadnica sa zníži konkurencieschopnosť z pohľadu cestovného ruchu,
- pre obec je prijateľnejší nulový variant ako variant č. 1 a 2. Z variantov modernizácie žel. trate sú jediné prijateľné varianty č. 3 a 4,
- sčítanie dopravy bolo robené v období, kedy bola na trati výluka (realizácia stavby Modernizácia žel. trate Žilina – Kráľovo n. Kysucou), skutočná frekvencia cestujúcich mimo výluky by teda bola vyššia,
- zrušenie zastávky Oščadnica bude viesť k vyššej premávke automobilovej dopravy, a tým aj k vyššej spotrebe pohonných látok, čím dôjde k znečisteniu ovzdušia, vlaková doprava je ekologickejšia,
- zašlú písomné stanovisko.

Mgr. Michaela Seifertová:

- údaje o frekvencii cestujúcich boli poskytnuté ŽSSK v ktorých záujme je zachovanie regionálnej dopravy (sú prevádzkovateľom osobnej dopravy), nie je teda predpoklad, že by došlo k zámernému použitiu nepriaznivých údajov,
- prevádzka vlakovej dopravy na elektrický pohon presáva znečistenie ovzdušia do regiónu umiestnenia, napr. tepelnej elektrárne, premávka takmer prázdneho vlaku, ktorý má 1000 t sa nedá nazvať ekologickou. Ide skôr o stratégiu štátu z pohľadu zachovania regionálnej dopravy.

Marián Kučerník:

- vytvorili občiansku iniciatívu za zachovanie zastávky Oščadnica,
- v horninovom flyšovom masíve Kýčerka sú nepriaznivé geologické podmienky pre raziť tunelov,
- zašlú písomné stanovisko.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami obce počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Zrušenie železničnej zastávky Oščadnica by vyvolalo zmenu dopravnej obsluhy územia a presmerovanie cestujúcich, ktorí využívajú železničnú zastávku z vlakovej dopravy na autobusovú. Občania vyjadrili pochybnosti o tom, že je vo finančných možnostiach samosprávneho kraja zabezpečiť vyhovujúce spojenia.

Verejné prerokovanie ukončil starosta obce Ing. Marián Plevko.

Obec Svrčinovec

Zúčastnení zástupcovia obce: Juraj Strýček, starosta obce. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 9 občanov.

Starosta obce p. Juraj Strýček privítal prítomných a otvoril verejné prerokovanie.

Ing. Zuzana Vaškovičová oboznámila prítomných o činnosti spoločnosti REMING Consult a.s., a doterajších projekčných prácach na modernizácii železničnej trate na území SR.

Mgr. Michaela Seifertová informovala prítomných o vzniku medzinárodnej koncepcie modernizácie dopravných koridorov. Priprava a realizácia stavby budú spolufinancované z prostriedkov Európskej únie. Mgr. Seifertová poukázala na zásahy do chránených častí územia, uviedla technické opatrenia potrebné na ich elimináciu a zdôvodnila výber variantu č. 2 (modrý variant), ktorý bol určený ako optimálny. Občania boli oboznámení o doterajšom procese posudzovania, o možnostiach a časových lehotách zaslania stanoviska obce, ako aj pripomienok občanov.

Ing. Ján Tóth, zodpovedný za technický návrh stavby, oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie, ktorými sú dosiahnutie prevádzkovej rýchlosti 160 km/hod, zvýšenie bezpečnosti prevádzky vylúčením úrovnňových križení komunikácií a železnice, zabezpečenie prístupu pre telesne postihnutých na železničné zastávky a stanice, bezkolízny prístup cestujúcich na zastávky a stanice, zníženie hĺbčosti a celková modernizácia železničnej infraštruktúry zabudovaním progresívnych prvkov s technickými parametrami zabezpečujúcimi podmienky interperability. Ing. Tóth informoval o predpokladaných asanáciách súvisiacich s výstavbou trate a o prístupových komunikáciách, ktoré nahradia úrovnňové križenia so železničnou traťou.

Starosta obce Juraj Strýček prezentoval stanovisko obce nasledovne:

- je potrebné dôsledne doriešiť spôsob odvočnenia železničnej stavby vzhľadom na opakujúce - sa problémy s prívalovými dažďami, v katastri došlo v minulosti aj k zosuvom pôdy, odvodnenie bude projektant preto konzultovať s obcou,
- pre obec nie je únosné vziať do majetku 3 plánované nadjazdy, ktoré riešia náhradu za úrovnňové križenia zrušené modernizovanosťou traťou. Už plánovaná výstavba diaľnice realizuje 2 nadjazdy v obci. Obec je ochotná mať uvedené nadjazdy v správe a vykonávať na nich základnú údržbu,
- je potrebné rešpektovať súkromné vodovody, ktoré si občania svojpomocne vybudovali popod železničnú trať. Projektant v spolupráci s obcou zabezpečí zakreslenie týchto súkromných inžinierskych sietí,
- je potrebné zosúladiť plánovanú modernizáciu trate s výstavbou plánovanej diaľnice D1, aby zbytočne nedochádzalo k dvojnásobným preložkám ciest a pod.,
- v prípade rekonštrukcie podjazdov zachovať podjazdnú výšku pre záchranné autá - hasičov a pod.
- pri budovaní preložiek ciest zabezpečiť náhradné dočasné prístupové cesty pre obyvateľov, s ohľadom na špeciifické osídlenie obce,
- je potrebné vykonať pasportizáciu domov, aby v prípade poškodenia domov vibráciami spôsobenými výstavbou resp. prevádzkou trate bol stav domov zdokumentovaný a ich poškodenie preukázateľné.

Ing. Daniel Vašek:

- ŽSR bude požadovať pripzatie uvedených nadjazdov do správy obce a vykonávať údržbu na nich.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami obce počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Verejné prerokovanie ukončil starosta obce Juraj Strýček. Poďakoval prítomným za účasť a skonšatoval, že s pripravovanou stavbou súhlasia.

Mesto Čadea

Zúčastnení zástupcovia mesta: Ing. František Ščury, vedúci oddelenia dopravy, územného plánovania, stavebného poriadku a investičnej činnosti. Zúčastnení občania: podľa prezenčnej listiny 4 občania.

Vedúci oddelenia dopravy, územného plánovania, stavebného poriadku a investičnej činnosti Ing. František Ščury privítal prítomných a otvoril verejné prerokovanie.

Ing. Zuzana Vaškovičová oboznámila prítomných o činnosti spoločnosti REMING Consult, a.s., a doterajších projekčných prácach na modernizácii železničnej trate na území SR.

Mgr. Michaela Seifertová informovala prítomných o vzniku medzinárodnej koncepcie modernizácie dopravných koridorov. Príprava a realizácia stavby budú spolufinancované z prostriedkov Európskej únie. Mgr. Seifertová poukázala na zásahy do chránených častí územia, naviedla technické opatrenia potrebné na ich elimináciu a zdôvodnila výber variantu č. 2 (modrý variant), ktorý bol určený ako optimálny. Občania boli oboznámení o doterajšom procese posudzovania vplyvov, o možnostiach a časových lehotách zastania stanoviska obce ako aj pripomienok občanov. Mgr. Seifertová vysvetlila ďalší postup v procese posudzovania.

Ing. Ján Tóth zodpovedný za technický návrh stavby oboznámil prítomných s hlavnými parametrami modernizácie. Ing. Tóth informoval o predpokladaných asanáciách súvisiacich s výstavbou trate a o prístupových komunikáciách, ktoré nahradia úpravné križenia so železničnou traťou.

Ing. František Ščury prezentoval stanovisko mesta nasledovne:

- pri rekonštrukcii podjazdu smenijického do miestnej časti Bukov je potrebné dodržať príslušné STN, resp. zvýšiť súčasnú podjazdnu výšku,
- projektová dokumentácia pre diaľnicu D3 v objektovej skladbe rieši lávku pre peších, ktorú rieši aj modernizácia železničnej trate, preto je potrebné, aby sa tento stavebný objekt v rámci oboch stavieb vecne aj časovo skoordinoval,
- je potrebné zosúladiť stavbu s preložkou cesty I/11.

Na záver bolo dohodnuté, že podrobnejšie technické riešenie bude konzultované so zástupcami mesta počas prípravy ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Verejné prerokovanie ukončil Ing. František Ščury. Poďakoval prítomným za účasť a skonšatoval, že s pripravovanou stavbou súhlasia.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie boli na MŽP SR podľa § 35 ods. 1 zákona na MŽP SR doručené nasledovné písomné stanoviská zainteresovaných subjektov :

Ministerstvo životného prostredia, Praha (list č. 9865/ENV/11, zo dňa 10.02.2011 a 25.3.2011)

Medzištátne posudzovanie zámeny vykonávané mimo územie Českej republiky v súlade s §16 ods. 1 zákona zverejnilo informáciu o dokumentácii vplyvov na životné prostredie

zámeru „ŽSR, Modernizácia koridoru štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“.

K správe a hodnotení sa vyjadrili dotknuté orgány na Českej strane. Žiadny z dotknutých orgánov nemal zamietavé stanovisko ani nepožaduje konzultácie. Česká inspekcie ŽP v Osirave požadovala zpracovať navrhovaný ekodukt aj do podmienok pre realizáciu navrhovanej činnosti.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov, Bratislava (list č. 10414/2011/SZMV/z.11434, zo dňa 01.03.2011)

V nadväznosti na stanovisko k zámeru, ktoré zaslali listom č. 17657/2010/SZMV/z.39793 zo dňa 29.9.2010, požaduje, aby pri ďalších stupňoch projektovej prípravy bol vybraný variant č. 3 (tzn. červený so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca). Zachovaním zastávky Oščadnica (variant č. 3) sa zabezpečí primeraná obslužnosť mesta Krásno nad Kysucou, obce Oščadnica, ako aj príslušných obcí bystrickej doliny. Zároveň investičné náklady na výstavbu variantu č. 3 sú o značnú časť finančných prostriedkov nižšie ako je to pri variante č. 4.

Pri realizovaní variantu č. 1, alebo variantu č. 2, by automaticky došlo k zrušeniu zastávky Oščadnica, čo by malo negatívny dopad nielen na obec Oščadnica, ale aj na obec tzv. bystrickej doliny (Zborov nad Bystricou, Klubina, Nová Bystrica, Stará Bystrica, Radôstka).

Alternatívna zastávka Krásno nad Kysucou mesto by nebola plnohodnotnou náhradou vzhľadom na to, že mesto Krásno nad Kysucou nie je okresným mestom, ani spádovou oblasťou (kde ľudia cestujú do škôl alebo za prácou) a zabezpečiť autobusové spojenie z uvedených obcí na nevybudovanú zastávku by bol z uvedeného dôvodu problém.

Realizácia týchto variantov by súčasne zhoršila podmienky rozvoja cestovného ruchu na Kysuciach, pričom obec Oščadnica patrí medzi najvýznamnejšie lokality cestovného ruchu na Kysuciach.

Po modernizovaní uvedeného traťového úseku sa bude na tejto koridorovej trati nachádzať jeden z najdlhších železničných tunelov na Slovensku. Vzhľadom na uvedené je žiaduce zachovať pôvodnú trať ako záložnú v prípade nepriechodnosti tunela, ktorá by za bežnej prevádzky zároveň slúžila na obsluhu územia regionálnymi osobnými vlakmi.

Na základe občianskej požiadavky na verejnom prerokovaní správy a hodnotení činnosti na životné prostredie v rámci uvedeného projektu, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja si vyžiadalo frekvencie počtu cestujúcich na zastávke Oščadnica v rokoch 2007 – 2009. Ide o obdobie preč modernizáciou traťového úseku Žilina – Krásno nad Kysucou, ktorý v súčasnosti realizuje z OPD 2007 – 2013. V tomto období boli prejavy hospodárskej krízy a jej dopady na zamestnanosť v nepatnej miere. V roku 2010, v období kedy sa hospodárska kríza a jej vplyv na rast nezamestnanosti začali naplno prejavovať, evidujeme až 68 % pokles cestujúcich. Tento pokles preto považujeme za dočasný, s potenciálom nárastu cestujúcich na pôvodné a vyššie hodnoty pri oživení hospodárskeho rozvoja SR a znížení nezamestnanosti, ako aj oživení cestovného ruchu. Údaje o počte cestujúcich na zastávke Oščadnica za roky 2007 – 2009, ktoré neboli súčasťou správy o hodnotení sú prílohou listu.

Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, Bratislava (list č. SEMaj-24-46/2011, zo dňa 10.02.2011)

Z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie nemá Ministerstvo obrany SR k predloženej správe navrhovanej činnosti pripomienky. Súčasne, rovnako ako u zámeru navrhovanej činnosti, ktorý bol predložený Ministerstvu obrany SR na posúdenie v roku 2010 upozorňuje, že z hľadiska zabezpečenia záujmov ozbrojených síl SR bude pri posudzovaní

stavby podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, požadovať stanovenie možností zabezpečenia mestskej prevádzky (prejazdnosti) modernizovaného úseku s využitím technických obmedzení alebo obchádzkových železničných tratí. Tiež bude požadovať spracovanie plánu organizácie dopravy počas modernizácie železničnej trate.

Ministerstvo vnútra SR (list č. PPZ-OŽP-720/2011 zo dňa 8.3.2011)
Bez pripomienok.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekcia špeciálneho stavebného úradu, Bratislava (list č. 545/11-S4-S/Ta, zo dňa 7.2.2011)

Predmetom posudzovanej činnosti podľa správy bude v záujmovom území, okrem iného, aj realizácia prestavby železničnej dopravnej cesty. Výstavbou železničnej trate budú dotknuté záujmy chránené Úradom pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len ÚRŽD) podľa príslušných ustanovení zákona č. 513/2009 Z.z o dráhach. Pre takéto stavby vykonáva ÚRŽD aj pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu podľa ustanovení § 120 zákona č. 50/1976 Zb. V územnom konaní spolupôsobí ÚRŽD ako dotknutý orgán podľa ustanovení § 36 stavebného zákona.

Výstavba železničnej trate, ktoré sú podľa § 2, ods. 3 zákona o dráhach stavbami dráhy, sa môže uskutočniť iba podľa stavebného povolenia o vydanie ktorého je stavebník povinný požiadať ÚRŽD. Obsah žiadosti a jej prílohy nrečujú príslušné ustanovenia stavebného zákona a vyhlášky č. 453/2000 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona (§§ 8 a 9).

ÚRŽD zároveň upozorňuje, že v prípade situovania iných objektov do ochranného pásma dráhy resp. do obvodu dráhy a ktoré nesúžia na účely dráhy, tieto je možno zriaďovať len so súhlasom a podmienok určených ÚRŽD. Takýto súhlas (vydávaný formou záväzného stanoviska) podľa § 140 b, ods. 1 stavebného zákona je pre správny orgán v konaní podľa stavebného zákona záväzný.

Žilinský samosprávny kraj, Žilina (list č. 3155/2011/ORRnCR-005, zo dňa 24.02.2011)
Navrhovaná činnosť je podľa regulatívu všeobecne záväzného nariadenia Žilinského samosprávneho kraja č. 6/2005 v súlade s ÚPN VÚC ŽK v znení jeho zmien a doplnkov.

Upozorňuje na obmedzenia vyplývajúce z uznesenia vlády SR č. 469/2000 „Konceptie rozvoja vodnej dopravy SR“, ktorej predmetom bola realizácia Vážskej vodnej cesty a prepojenie vodných ciest Váh – Odra. Územná rezerva Vážskej vodnej cesty je v ÚPN VÚC ŽK zabezpečená regulatívom VZN 6/2005 „č.6.10 zabezpečiť územnú rezervu pre koridor vodnej cesty Žilina – Čačica – Česká republika“.

V roku 1998 bola Ing. Berešom – Hydroinvest Bratislava spracovaná projektová dokumentácia „Prieplav Váh – Odra, Vážska vodná cesta – Severné prepojenie Váhu“ archivovaná v inštitúcii Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Piešťany.

Krajský úrad životného prostredia v Žiline, (list č. 2011/00270/Gr, zo dňa 07.03.2011)
Zaslal nasledovné pripomienky :

- Za najvhodnejší variant považuje variant červený.
- Modrý variant môže akceptovať za predpokladu odsunu lávky pre peších pri neozriaďovanej zastávke Krásno nad Kysucou od sútoku s riekou Bystricou cca 150 – 200 m nižšie.
- Zelený variant pre veľký rozsah negatívnych vplyvov neodporúča.

- Kompenzáciu vplyvov za záber biotopov pri úprave toku (najmä dolný úsek 350 m SKÚEV 0649 pri červenom variante a 560 m pri modrom variante) riešiť priamo v dotknutom území a zabezpečiť podrobnejšiu analýzu vplyvov na dotknuté biokeridory, s dôrazom na hydrické a semi-terestrické živočíšny.
- Prážiaduje realizáciu nádehorú pre zver v tom mieste ako bol navrhnutý. Nádehorú bol konzultovaný so Správou CHKO Kysuce.
- Navrhnuté lokality na uleženie depónii prebytočnej zeminy je potrebné konzultovať so Správou CHKO Kysuce.

Krajský pozemkový úrad v Žiline (list č. KPÚ 2011/00085/15 O zo dňa 4.3.2011)

Upozorňuje investora na dodržiavanie zákona o využívaní poľnohospodárskeho pôdneho fondu a na povinnosť vykonať skrávku horizontu. Otporiča červený variant.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Čadci (list č. ORZZ-CA1-179/2011, zo dňa 22.02.2011)

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Čadci, ako dotknutý orgán štátnej správy posúdilo podľa § 35 ods. 1 zákona číslo 24/2006 Z. z. a k správe o hodnotení z hľadiska protipožiárnej bezpečnosti nemá pripomienky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Čadci, (list č. HŽPaZ-235/2011, zo dňa 21.02.2011)

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Z posúdenia hlukových pomerev dotknutého územia a dostupnosti železničnej dopravy je z hľadiska ochrany zdravia obyvateľstva najvýhodnejší variant č. 2.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, (list č. 190-463/2011, zo dňa 16.02.2011)

Nemá námietky k vypracovanej správe o hodnotení CBÚ v Prievidzi, v úzrtí, ktorým má prechádzať navrhovaný úsek železničnej trate neeviduje žiadne výhradné ložisko nerastných surovín s určeným chrápeým ložiskovým územím alebo dobývacím priestorom, ani žiadne ložisko nevyhradeného nerastu.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Čadci (list č. 2011/00273-02, zo dňa 23.02.2011)

S realizáciou súhlasí za dodržania týchto osobitných podmienok:

1. dodržať § 8 zákona č. 135/1961 Zb. cestný zákon a § 11 vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách, ktorá mu bude vydané na základe predloženia projektu dopravného značenia, odsúhlaseného ODI OR PZ Čadca. A zároveň je stavebník povinný rešpektovať osobitné podmienky tohto povolenia.
2. dodržať § 7 zákona č. 135/1961 Zb. cestný zákon a § 10 vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách, kde budú určené podmienky, za ktorých bude možná PK uzavrieť.
3. Pri stavebných prácach, ktoré sa svojou činnosťou dotýkajú cestného ochranného pásma pozemných komunikácií II. a III. triedy je stavebník povinný požiadať ObÚ CD PK Čadca, o udelenie výnimky zo zákazu činností v cestnom ochrannom pásme predmetných pozemných komunikácií podľa § 11 ods. 2 zákona č. 135/1961 Zb. a § 16 ods. 3 vyhlášky č. 35/1984 Zb. ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách.
4. Stavebník je povinný požiadať o záväzné stanovisko k predmetnej správe aj majetkového správcu pozemných komunikácií II. a III. triedy a to SC ŽSK závod Kysuce, a taktiež je povinný rešpektovať osobitné podmienky tohto stanoviska a to v plnom rozsahu.

5. Žiadateľ je povinný požiadať o záväzné stanovisko k predmetnej správe cestný správny orgán pre pozemné komunikácie I. triedy – Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline.

6. Žiadateľ je povinný rešpektovať ďalšie nariadenia a pripomienky, ktoré môže cestný správny orgán doplniť podľa vykovania Štátneho odborného dozoru nad pozemnými komunikáciami II. a III. triedy podľa § 3c ods. 1 písm. c) zákona č. 135/1961 Zb. cestný zákon.

Obvodný úrad životného prostredia v Čadei, (list č. ŽP11/00143-2/EB1, zo dňa 03.03.2011)

Vyjadrenie jednotlivých zložiek:

Stanovisko orgánu štátnej vodnej správy,

Z hľadiska ochrany vôd a vodných pomerov k poradiu vhodnosti realizovania variantov modernizácie železničnej trate v úseku Krásna nad Kysucou podľa ods. X. Záverečného zhrnutia správy o hodnotení (1. variant č. 2, 2. variant č. 3) nemá námietky, nakoľko tieto akceptujú podmienku zachovania vodných zdrojov Krásno nad Kysucou a ich ochranných pásiem. Na úseku Čadca – bez pripomienok.

Stanovisko orgánu odpadového hospodárstva,

Po posúdení variantného riešenia trasovania železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica ČR/SR je variant č. 2 (modrý) z hľadiska odpadového hospodárstva najvýhodnejší, nakoľko pri jeho realizácii nedôjde k navýšeniu odpadov oproti variantu č. 1. Pri variante č. 1 dochádza k asanácii budov (bitúnok, čerpacia stanica a ďalšie). Problematika odpadového hospodárstva je vypracovaná v časti 3: Odpady správy o hodnotení. S realizáciou navrhovanej činnosti súhlasíme s tým, že podmienky budú akceptované aj pri realizácii navrhovanej činnosti.

Stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny

Stavbou dotknutá lokalita sa nachádza na území, na ktorom podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí prvý stupeň ochrany. Existujúca železničná trať neprichádza do styku s ÚEV podľa Výnosu MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo dňa 14. júla 2004, ale na základe požiadaviek EÚ bola ŠOP SR vypracovaná II. etapa území európskeho významu a v dotknutej lokalite sa nachádza navrhované ÚEV Kysuca. Súčasný vedenie železničnej trate tvorí jeho severozápadnú hranicu. Podľa RÚSES okresu Čadca sa v hodnotenom území nachádza N. I Nadregionálny terestrický biokoridor, N. II Nadregionálny hydrický biokoridor, regionálne biokoridory III.R, IV.R, XI.R, XIV.R, XV.R a genofundové lokality uvedené v zámere aj v správe o hodnotení.

Navrhovaná činnosť bude mať negatívny vplyv na navrhované územie európskeho významu Kysuca a na ÚSES v prípade všetkých nových variantov trasovania železničnej trate. Najmenší zásah do biotopov predstavuje variant č. 1.

Vzhľadom na vyššie uvedené a s prihliadnutím na vyhodnotenie ostatných kritérií, ktoré majú vplyv na výber optimálneho variantu predloženej správy o hodnotení, nemáme námietky k realizácii variantu č. 2.

Z á v e r :

Nakoľko plánovaná modernizácia železničnej trate zasiahne aj premávku s Českou republikou, modernizácia železničnej trate podlieha posudzovaniu vplyvov presahujúcich štátne hranice. Úsek plánovanej modernizácie železničnej trate je ukončený na hranici s Českou republikou a predpokladané zvýšenie premávky zasiahne aj premávku na

železničnej trati v Českej republike. Zvýšenie rýchlostí v úseku Čadca – štátna hranica ČR/SR bude zo súčasných 80 km/h na 120 – 160 km/h.

Trasa navrhovanej modernizovanej železničnej trate prechádza z hľadiska ochrany prírody cenným územím, cez ktoré vedie migračný koridor veľkých cicavcov, vrátane stránených veľkých šeliam, ako rys ostrovid, medveď hnedý a vlk dravý. Tieto migrujú z Poľska a Slovenska cez Šiezske Beskydy, Kysucké Beskydy a Jablunkovské medzihorie do Moravska-sliezskych Beskyd a ďalej na územie Českej republiky. Migrácia uvedených živočíchov je sústreďená najmä do extravilánu obce Svičinovec a miestnou časťou Zátky. Z uvedeného dôvodu je potrebné venovať ochrane migračnej trasy mimoriadnu pozornosť. Trvá na návrhu technických opatrení na zachovanie priechodnosti biokoridoru a na predložení týchto opatrení najbližiemu úradu.

Z predložených stanovísk vyplýva, že k zámeru nemá zásadné pripomienky. Za najmenej rizikový, z hľadiska ochrany životného prostredia, považuje variant č. 2 - modrý, variant č. 1 červený.

Obvodný lesný úrad v Čadci, (list č. 2011/137-002, zo dňa 28.02.2011)

Z predloženého materiálu nie je možné určiť v akom rozsahu budú dotknuté lesné pozemky.

Pri plánovanom využití lesných pozemkov treba dodržať zásady ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

V prípade, že stavby budú umiestnené na lesných pozemkoch, vyžaduje sa k územnému rozhodnutiu podľa § 6, ods. 3 citovaného zákona záväznú stanovisko príslušného orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.

Právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá žiada o vydanie rozhodnutia – trvalé vyňatie, dočasné vyňatie lesných pozemkov, obmedzenie využívania, je povinná predložiť orgánu štátnej správy lesného hospodárstva zámer, ktorý obsahuje náležitosti podľa § 7, ods. 2 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

Podľa § 7, ods. 3 citovaného zákona, ak o vydanie rozhodnutia o vyňatí, obmedzení žiada iná osoba ako vlastník, alebo správca, žiadosť musí obsahovať súhlas vlastníka alebo oprávencu dotknutého lesného pozemku so zámerom (§ 9, ods. 2 zákona o lesoch) a dohodu o určení výšky a spôsobe poskytnutia náhrady za obmedzenie vlastníckych práv.

Podľa § 10 ods. 1,2 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov ak bude stavba umiestnená vo vzdialenosti 50 m od hranice lesného pozemku je potrebné záväznú stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva k vydaniu rozhodnutia o umiestnení stavby.

Obvodný úrad Čadca, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, (list č. ObÚ-CA-CO-2011/01006-002 zo dňa 24.02.2011)

K predloženej správe o hodnotení z hľadiska civilnej ochrany nemá pripomienky.

Obec Oščadnica (list č. 314/2011, zo dňa 10.03.2011)

Obec Oščadnica patrí medzi najväčšie obce na Slovensku a zároveň, ako sa v predloženej správe uvádza, predstavuje najvýznamnejšie centrum cestovného ruchu v regióne. Z uvedeného dôvodu je pre obec veľmi dôležité zachovanie uvedenej železničnej zastávky.

Zo skúseností obce Oščadnica jednoznačne vyplýva, že uvedená zastávka bola v minulosti a je v súčasnosti využívaná obyvateľmi obcí Oščadnica a obcí tzv. bystrickej doliny (Zborov nad Bystricou, Klubina, Nová Bystrica, Stará Bystrica, Radôstka). Vzhľadom na výbornú znalosť miestnych pomerov nesúhlasíme s tvrdeniami uvedenými v správe o hodnotení, že realizácia variantu č. 2 by nahradila dopravnú obsluhu k vlakovej doprave, pre obyvateľov bystrickej doliny a následne zrušenie zastávky v obci Oščadnica, by spôsobili iba nevýrazné

zhoršenie dopravnej dostupnosti, týkajúce sa občanov Oščadnice, ktorí bývajú v blízkosti železničnej zastávky.

Zároveň dodávame, že v blízkosti železničnej zastávky Oščadnica je plánovaný rozvoj v súvislosti s budovaním priemyselného parku a v tomto ohľade by zrušenie železničnej zastávky a s tým spojené aj zrušenie železničnej trate malo negatívny dosah na zamestnanosť v regióne v blízkom okolí.

Z uvedeného dôvodu podporujeme realizáciu variantu č. 3 (červený so zachovaním pôvodnej trate a železničnej zastávky Oščadnica). Alternatívne je pre obec Oščadnica prijateľný aj variant č. 4 (modrý so zachovaním pôvodnej trate a železničnej zastávky Oščadnica).

Variant č. 1 a č. 2 považujeme za zamietavé, nakoľko ich výhody sú obsiahnuté aj vo variantoch č. 3 a č. 4 a ich prípravná realizácia by mala negatívny dopad rozvoja regiónu.

V prípade realizácie variantu č. 1 alebo č. 2 trváme na zamietavom stanovisku, ktoré obec Oščadnica predložila k zámet pre posudzovanie činností uvedeného listom č. 1763/2010 zo dňa 24.09.2010.

Mesto Čadca (list č. ŽP/886/2011/LV, zo dňa 03.03.2011)

Mesto Čadca v súlade s § 34 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov dáva k správe o hodnotení nasledovné stanovisko :

- pri rekonštrukcii podjazdu smenujúceho do miestnej časti Bukov je potrebné dodržať príslušné STN resp. zvýšiť súčasnú podjazdnú výšku,
- projektová dokumentácia pre diaľnicu D3 v objektovej skladbe rieši lávku pre peších, ktorú rieši aj modernizácia žel. trate, preto je potrebné, aby sa tento stavebný objekt v rámci oboch stavieb vecne aj časovo skoordinoval,
- zosúladiť posudzovanú stavbu s pripravovanou stavbou „D3 Čadca – obchvat, preložka cesty V/11“,
- v ďalšom smere projektovej dokumentácie je potrebné vykonať dendrologický prieskum, ktorý bude príkladom pre povetňovací proces na prípadný výrub drevín na území mesta Čadca. Je potrebné dodržať všetky navrhované opatrenia v správe o hodnotení na zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie, ktoré vzniknú výstavbou, prípadne prevádzkou stavby.

Obec Svrčinovec (list zo dňa 24.02.2011)

Obec Svrčinovec zaslala nasledujúce stanovisko :

- Vzhľadom na opakujúce sa privalové dažde, ktoré už v súčasnosti spôsobujú problémy v katastrálnej obci, požadujeme dôsledne doriešiť spôsob odvodnenia železničnej stavby, v žiadnom prípade nesúhlasíme s vyvedením odvodnenia do miestnych potokov nad zastavaným územím. Požaduje odvieť vodu priamo do Čierňanky, prípadne vhodne upraviť recipienty tak, aby odviekli vodu bez ohrozenia priľahlých nehnuteľností.
- Požaduje chrániť obytné zóny protihlukovými bariérami.
- Zatiaľ čo pri projektovej príprave existencií individuálnych a skupinových vedovodov v území, zabezpečiť náhrtné zásobovanie pitnou vodou.
- Železničná trať do ČR rozdeľuje obec Svrčinovec na 2 časti, tieto sú momentálne prístupné úrovňovými priecestiami a v niektorých prípadoch podjazdmi pod železničnou traťou. Zrušením všetkých úrovňových križovaní by ostali niektoré časti obce bez prístupu. Riešenia prístupu, ktoré sú označené v dokumentácii sú absolútne nevyhovujúce a v skutočnom teréne nerealizovateľné. Pred zrušením týchto priecestí je nutné dopravnú obsluhu jednotlivých lokalít prekonzultovať priamo na mieste a so zástupcami obce.

- Železničné mosty, pod ktorými bude podjazd je nutné dimenzovať tak, aby ich mohli využívať aj nákladné autá. Sú to často jedinú prístup, keďže je možné zasahovať v prípade požiarov.
- V blízkosti rodinných domov je nutné vykonať geologický prieskum. V lokalite obce Svrčinovec sa nachádza množstvo zosuvných území, pri masívnejších zásahoch do svahov môže dôjsť k aktivizácii zosuvov, ktoré ohrozia aj existujúcu zástavbu.

Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky

Zo strany verejnosti boli k správe o hodnotení domčenej na MŽP SR v lehote stanovenej podľa § 15 zákona stanoviská:

Dana Moravcová, Svrčinovec 674, 023 12 Svrčinovec (list zo dňa 22.02.2011)

Na základe zómeru Železnice SR so sídlom v Bratislave reagujeme na stavbu „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásna nad Kysycou (mimo), železničná trať“ z dôvodu prítomnosti zdroja pitnej vody vo Svrčínovci, miestnej časti Zalky – u Krupky.

Dale podpísaný majitelia rodinných domov, ktorí využívajú tento zdroj, žiadame o zachovanie tohto zdroja pitnej vody, pretože potrubie vedie pod železničnou traťou. Pitný zdroj vybudovali a realizovali ešte naši dedovia, ktorí to v tej dobe nemali také ľahké. Zdroj prešiel aj rekonštrukciou – výmenou potrubia a výkopom novej studne. Na tento zdroj vody je pripojených a od tohto zdroja závislých 8 rodinných domov, v ktorých býva celkom 36 ľudí. Jedná sa o kvalitnú pitnú vodu. Všetci obyvatelia si plánujú zachovať tento zdroj.

Žiadame pri realizácii stavby umožniť uloženie vodovodného potrubia pod železničnou traťou tak, aby bol zachovaný tento zdroj vody. So stanoviskom zasielame i návrh modernizácie železničnej trate, na ktorom je vyznačený rezervár vody, studňa a potrubie. Pri realizácii novej vodovodnej prípojky sú všetci zainteresovaní ochotní pomôcť.

Stanovisko v takomto znení sme doručili na Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a RR SR, oddelenie EIA, Dobrovičova 12, Bratislava. Obratom sme dostali Správu o hodnotení, záverečné zhrnutie. So správou sme sa oboznámili prítomne i na verejnom prerokovaní. Bolo nám prisľúbené, že naše požiadavky budú brať do úvahy a kladne nám vyhoviejú a zachovajú zdroj pitnej vody pri realizácii stavby.

Na verejných prerokovaní nám odporúčili, aby sme stanovisko k navrhovanej činnosti doručili na váš odbor.

Ing. Martin Poláček, Oščadnica 1463, 023 01 Oščadnica (list zo dňa 07.03.2011)

Obec Oščadnica patrí medzi najväčšie obce na Slovensku a predstavuje najvýznamnejšie centrum cestovného ruchu v regióne Kysuce. Z uvedeného dôvodu je pre obec veľmi dôležité zachovanie železničnej zastávky Oščadnica.

Dopad zrušenia železničnej zastávky Oščadnica je značný aj z hľadiska osídlenia regiónu. Z hľadiska štátu je dôležité udržanie osídlenia jednotlivých regiónov a zabránenie vyludňovania okrajových častí Slovenska a zamedzovanie neadekvátnemu nárastu presídľovania do miest. Zrušením železničnej trate, ako jedného z pilierov obľúbosti obyvateľstva regiónu a obce Oščadnica, môže značne napomôcť v aspektoch vyžudňovania regiónu, čo je úplným opakom nášho regionálneho ale i štátneho záujmu a to zamedziť takému javu v našom regióne a obci Oščadnica.

Pri porudzovaní jednotlivých variantov sa prihliada aj na stanoviská jednotlivých občanov. Preto pripomienkujem takouto formou toto konanie v rámci rozhodovania o realizačnom variante. Pretože ide hlavne o :

- dochádzanie do škôl a do zamestnania,
- vplyv na rozvoj regiónu a jeho obslužnosť,

- vplyv na cestovný ruch,
- celospoločenský dopad.

Štúdiá mala poskytnuté údaje o využívaní tejto zastávky v období úplnej zimnej a letnej turistického mimo sezóny, čím sa vôbec neprihliadalo na argument rozvoja regiónu v rámci cestovného ruchu. Zároveň sa sčítavanie cestujúcich vykonávalo v čase rekonštrukcie trate Žilina – Krásno nad Kysucou, kedy dochádzalo k pravidelným výlukám na železničnej trati a na prepravu boli zvolené alternatívne prepravy. Tým došlo ku uvedeniu skreslených počtov cestujúcich v hodnotiacej správe.

Najlepším riešením pre celý región je variant 4 (aj pre Krásno nad Kysucou aj pre Oščadnicu a bystrickú dolinu), ktorý navrhujem za realizačný z uvedených dôvodov.

Čisté varianty 2 a 1 sú neprijateľné pre ktoréhokoľvek občana obce Oščadnica a náš región.

Občianska iniciatíva občanov obce Oščadnica (list za dňa 07.03.2011)

Na základe zverejnenej správy o hodnotení činnosti na životné prostredie v rámci plánovaného projektu stavbu „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“, ktoré bolo zverejnené na webovej stránke www.eroenvironment.sk ako aj na úradnej tabuli obce Oščadnica sa ako občianska iniciatíva podľa § 25 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov považujeme za účastníka konania ako zainteresovaná verejnosť a z uvedeného dôvodu podľa § 35 ods. 3 a násl. ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov predkladáme nasledovné stanovisko.

Občania predstavujúci uvedenú iniciatívu sme obyvatelia obce Oščadnica, čo predstavuje podľa predloženej správy o hodnotení 5554 obyvateľov z toho 2677 obyvateľov je ekonomicky aktívnych a pre časť ekonomicky neaktívneho obyvateľstva je táto trať potrebná pre dochádzanie do škôl v Kysuckom Novom Meste a v Žiline. V minulosti a aj v súčasnej dobe občania obce Oščadnica cestujúci za prácou a do škôl do Kysuckého Nového Mesta a do Žiliny využívali vlakovú dopravu hoci zbyknutý využívali železničnú zastávku Oščadnica. Uvedená zastávka aj v súčasnosti predstavuje miesto, ktoré je z pohľadu vzdialenosti hlavnej cesty smerom do Čadce a Žiliny a železničnej trate medzi Čadcou a Žilinou najbližšie a najvhodnejšie na prestup z autobusu na vlak pre autobusy z Oščadnice. Podľa predložených variantných riešení v správe o hodnotení je zrejme, že existujú iba dva varianty, ktoré by zachovávali zastávku Oščadnica a táto situácia by pre túto obec, ktorá patrí medzi najväčšie na Slovensku nezhoršovali. Na druhej strane akceptujeme dôvody realizácie nomčového variantu za účelom dosahovania parametrov modernizovaných tratí, ktoré ma okrem iného pomôcť aj rozvoju regiónu cez ktorý trať prechádza by bolo kontraproduktívne pokiaľ by sa touto modernizáciou zároveň znemožnilo cestovať občanom obce do škôl a do zamestnania a to by následne zhoršilo zamestnanosť v regióne so všetkými s tým súvisiacimi negatívnymi dôsledkami pre celú spoločnosť.

Sme presvedčení, že realizáciou jedného z dvoch variantov tzn. variant č. 3 alebo variant č. 4, ktoré zachovávaly zastávku v Oščadnici dôjde k dosiahnutiu cieľov a zámerov investora a zároveň nedôjde k zhoršeniu dopravnej obslužnosti uvedenej obce pri preprave smerom do Žiliny.

Alternatívne riešenie využitia železničnej stanice v Krásne nad Kysucou, či už súčasnej alebo prípadne novej zastávky situovanej bližšie k mestu Krásno nad Kysucou považujeme ako obyvatelia obce Oščadnica za neracionálne, nelogické, pretože uvedené riešenie by znamenalo úplnú reorganizáciu autobusovej dopravy v rozsahu, ktorý by nebolo možné realizovať. Okrem toho by sústredenie autobusovej dopravy do mesta, ktoré nie je ani mestom krajským ani okresným čo dokonca nie je ani výdeľovou oblasťou by bolo nákladné a neorganizované. Zároveň cestovný poriadok SAD a ŽSSK, a.s. sú v súčasnosti časovo stanovené tak, že prestup v Čadci by bol problém sťahat', pričom prestup v Oščadnici je už realnejší. Zároveň

upozorňujeme, že vzdialenosti alternatívnych zastávok uvedených v správe o hodnotení sú podhodnotené. Teda vzdialenosti sú v skutočnosti väčšie ako uvádza spracovateľ, čo vzbudzuje podozrenie, že pri hodnotení jednotlivých variantov bol mierne neobjektívny.

Tvrdenie spracovateľa správy, že variant č. 1 iba mierne zhoršuje dopravnú obslužnosť nás občanov podpísaných pod touto občianskou iniciatívou je nesprávny a pramení z neznalosti nariadených pomerov na strane spracovateľa tejto správy.

Záverom nemožno úplne sľúbiť, že realizáciou variantu č. 3 alebo variantu č. 4 nedôjde k odstráneniu hlukovej záťaž v meste Krásno nad Kysucou a MČ Horelica. Keďže väčšina vlakov by bola smerovaná cez tunel, takže zaťaženie hlukom by sa podstatne znížilo. Zdroj sa síce neodstráni, ale záťaž sa podstatne zníži.

V záverečnej časti správy o hodnotení je uvedené vylúčenie jednotlivých variantov. Po preštudovaní predloženej správy o hodnotení sme toho názoru, že spracovateľ podcenil dopady na obyvateľstvo a jeho dopravnú obslužnosť. Ako sám uvádza sčítanie bolo vykonávané mimo sezónu a počas krízy, preto nie je možné tvrdiť, že uvedené údaje sú údaje, ktoré relevantne poskytujú informáciu o počte ľudí, ktorých by sa zrušenie zastávky Oščadnica dotklo. Sme presvedčení, že ak by boli pri stanovení kritérií kladený presnejší dôraz na rozvoj regiónu, tak najvhodnejším variantom by bol variant č. 1.

Z uvedeného dôvodu ako občianska iniciatíva podporujeme variant č. 1 alternatívne variant č. 4. A varianty č. 1 a č. 2 požadujeme zmiatnuť a záverečné stanovisko koncipovať tak, aby zrušenie železničnej zastávky Oščadnica bolo považované ako veľmi negatívny vplyv na obyvateľstvo. Sme presvedčení, že namiesto rušenia fungujúcich a existujúcich dopravných spojení by sa mali hľadať riešenia, ktoré by tieto spojenia ešte zlepšovali. Napr. priblíženie uvedenej zastávky v budúcnosti bližšie k hlavnej ceste a nie jej rušenia.

Okrem toho uvedené územie sa nachádza vo flyšovom pásme, ktoré tektonicky nestále a je tam veľká pravdepodobnosť tektonických posunov správcovaných zručnou vodou.

Prílohou uvedeného listu je 986 podpisov, čo v prípade obce Oščadnica predstavuje približne 25% z počtu občanov nad 18 rokov, ktorí mohli podpísať uvedenú občiansku iniciatívu. Ak zoberieme do úvahy, že nie všetci občania sa zaujímajú o veci verejné. Záujem o veci verejné podľa volebnej účasti v posledných komunálnych voľbách je cca 60%, tak potom tento počet podpisov predstavuje takmer 40% z počtu občanov, ktorí sa zaujímajú o aktívne dianie v obci.

Písomné stanoviská doručené od právnych subjektov, ktoré nie sú podľa zákona dotknutými orgánmi :

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinskej oblasti Kysuce, Čadca (list č. CHKO KY 53/2011, zo dňa 7.2.2011)

Z hľadiska záujmov ochrany prírody:

1/ Za najvhodnejší považuje variant červený.

2/ Môžu akceptovať aj modrý variant, nakoľko bola splnená požiadavka odsunu lávky pre peších pri uvozdňovanej zastávke Krásno n/K od sútoku s riekou Bystričou cca 150 - 200 m nižšie.

3/ Červený a modrý variant so zachovaním pôvodnej trate v úseku Krásno n Kysucou – Horelica neodporúča, požaduje zrušenie pôvodnej trate v danom úseku, dôjde tým k odstráneniu línovej bariéry, ktorá je prevažne vedená v tesnej blízkosti nadregionálneho hydrického biokoridoru (tok Kysuce), zrušenie tejto časti trate môže považovať za kompenzačné opatrenie v rámci realizácie posudzovanej stavby.

4/ Kompenzáciu vplyvov za záber biotopov pri úprave toku riešiť priamo v dotknutom území a zabezpečiť podrobnejšiu analýzu vplyvov na dotknuté biokoridory, s dôrazom na hydrické a semiterestrické živočíchy.

5/ Súhlasí s realizáciou nadchodu pre zver v tom mieste ako bol navrhnutý, nadchod bol konzultovaný so Správou CHKO Kysuce.

6/ Navrhnuté lokality na uloženie depónií prebytočnej zeminy požaduje konzultovať so Správou CHKO Kysuce z dôvodu, aby nešlo k zasypávaniu mokradí a biotopov európskeho a národného významu.

Navrhované SKÚEV 0649 Rieka Kysuca pri sútoku s Bystricou predstavuje prakticky posledný zachovalý prirodzený úsek toku rieky v dĺžke cca 3,5 km, navyše v oblasti sútoku s jej významným najväčším prítokom riekou Bystricou. Nadchod pre zver umožní migráciu zveri a zabezpečí funkčnosť biokoridoru aj pri výstavbe rýchlostnej cesty R5.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Posudok podľa § 36 zákona na základe určenia MŽP SR (list č. 1796/2011-3.4/ml zo dňa 15.2.2011) vypracoval RNDr. Marian Gocál, Skalité 418, 023 14 Skalité, ktorý je zapísaný ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 380/2006-OPV podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení, vlastných poznatkov z obhliadky nasovania jednotlivých dopravných koridorov (milový variant, červený variant č.1, modrý variant č. 2, červený variant č. 3 so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati, modrý variant č.4 so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati), konzultácie s navrhovateľom, resp. jeho oprávneným zástupcom, záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, doručených písaných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doručených stanovísk od verejnosti, doplnjúcich podkladov od navrhovateľa, príslušných právnych predpisov a noriem, konzultácií so spracovateľom správy o hodnotení a projektantom, ktorý pripravoval technické riešenie.

Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že správa o hodnotení umožňuje komplexné oboznámenie sa s navrhovanou činnosťou a po formálnej stránke obsahuje náležitosti podľa zákona a požiadavky určené MŽP SR dňa 11. októbra 2010 v rozsahu hodnotenia.

Význam očakávaných kladných a záporných vplyvov vrátane ich vzájomného pôsobenia bol vyhodnotený vo vzťahu k povahe a rozsahu navrhovanej činnosti a územiu vykonávania navrhovanej činnosti na vyhovujúcej úrovni.

Z hľadiska vyhodnotenia návrhu technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečistenia alebo poškodzovania životného prostredia konštatoval, že návrh technického riešenia je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania, dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre určenie vplyvov činnosti na životné prostredie a posúdenie možných zmierňujúcich opatrení. Navrhované riešenia a opatrenia sú technicky realizovateľné.

Z hľadiska návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti spracovateľ správy o hodnotení navrhuje územnoplánovacie, technické, organizačné a prevádzkové opatrenia, kompenzačné a opatrenia na odstránenie bariérového efektu líniovej stavby.

Spracovateľ posudku vyhodnotil predložené stanoviská jednotlivých zúčastnených subjektov v rámci procesu posudzovania, pričom konštatoval, že z celkového počtu dvadsiatich stanovísk sa nevyskytli stanoviská, ktoré by s navrhovanou činnosťou nesúhlasili. V ôsmich stanoviskách orgánov štátnej správy sa uvádzajú odborné technické a legislatívne požiadavky, ktoré je potrebné pri realizácii navrhovanej činnosti splniť. Mesto Čadca, mesto Krásno nad Kysucou a obec Ošadnica vydali stanoviská s technickými pripomienkami a požiadavkami. Štyri stanoviská orgánov štátnej správy sú bez pripomienok. Zo strany verejnosti boli k

navrhovanej činnosti na MŽP SR doručené v lehote stanovenej podľa § 35 zákona tri stanoviská. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinskej oblasti Kysuce vydala stanovisko z hľadiska záujmov ochrany prírody v dotknutom území.

Spracovateľ odborného posudku posúdil všetky stanoviská, ktoré boli zaslané počas procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, pričom opodstatnené pripomienky zohľadnil v návrhu záverečného stanoviska.

Spracovateľ posudku odporučil realizáciu navrhovanej činnosti vo variante č.3 červený variant, ktorý je uvedený v správe o hodnotení s tým, že budú dodržané podmienky vyplývajúce z procesu posudzovania, a ak v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti budú doplnené a vyriešené neurčenosti a riziká, ktoré sa vyskytnú v procese hodnotenia.

V závere posudku jeho spracovateľ konštatuje, že správa o hodnotení má vyhovujúcu kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplyvať na životné prostredie v súvislosti s vybudovaním a prevádzkovaním líniovej stavby „ZSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“.

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

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov a stanovísk zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, vzdušie, klímu, tlukovú situáciu, povrchovú a podzemnú vodu, horninové prostredie, pôdu, faunu a flóru a ich biotopy, chránené časti prírody, krajinný, urbanistický komplex a využitie územia s nasledujúcimi závermi:

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

Železničná trať v úseku štátnej hranice ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou bude realizovaná prevažne na povrchu reliéfu. Vo variantnom riešení č. 1 (červený) je navrhovaný tunel „Kýčera“ v dĺžke 4650 m a vo variantnom riešení č. 2 (modrý) je navrhovaný tunel „Kýčera“ v dĺžke 3810 m. Narušenie horninového prostredia a reliéfu spôsobí nové smerové vedenie trate navrhovanej v úsekoch Krásno nad Kysucou - Čadca a Svrčinovec - štátna hranica SR/ČR. Pri stavebnej realizácii budú namierené povrchové vrstvy horninového prostredia v úsekoch preložiek železničnej trate, v rástach budovania portálov železničného tunela a na lokalitách výstavby nových mimoúrovňových krížení. Najmenšie vplyvy na horninové prostredie budú v úsekoch využitia pôvodného trasovania železničného koridoru.

V miestach nového trasovania železničnej trate pri budovaní nového železničného spodku a pri realizácii mimoúrovňových krížení (násypy nadjazdov, prístupových ciest a komunikácií) vzniknú značné nároky na množstvo zeminy. Podľa predbežného posúdenia bude vyťažovaný materiál z tunelov geotechnicky vhodný s možnosťou využitia do násypov realizovaných zemných telier. Na vytvorenie železničného zvršku - štrkového lôžka bude použitá vhodná štrkodrvina, betónové podvaly a koľajnice. Potreba kového železničného kameniva bude výrazne znížená recykláciou materiálu z existujúceho železničného zvršku. Možnosť využitia tohto materiálu, zastúpenie frakcií a ich kontaminácia bude zistená Diagnostikou a

hodnotením ekologickej kvality materiálu kofajového lôžka, ktorá bude vypracovaná v ďalšom stupni projektavej dokumentácie.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Z hľadiska vplyvov na povrchovú vodu sa počas výstavby predpokladá negatívne ovplyvnenie povrchových vôd pri realizácii úprav tokov a pri rekonštrukcii mostných objektov. Tento vplyv je možné hodnotiť ako dočasný a pomerne krátkodobý. Z hľadiska možných kontaminantov pôjde predovšetkým o znečistenie nerozpustnými látkami (zákal, zanášanie dna vodného toku, zmena režimu toku, okladanie dnových sedimentov), rozpustnými látkami (z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov). Tieto vplyvy sa prejaví následne aj na biologickej rovnováhe vody dotknutých tokov (biotopy vodnej fauny a flóry a dnových sedimentov).

Úpravy tokov:

Červený variant (variant č. 1 a 3) – úpravou smerového oblúka v nžkm 270,6 sa železničná trať priblíži k rieke Kysuca, čím vznikne potreba úpravy tohto toku v dĺžke cca 350 m.

Modrý variant (variant č. 2 a 4) – úpravou smerového oblúka na začiatku úseku v nžkm 270,6 sa železničná trať priblíži k rieke Kysuca, čím vznikne potreba úpravy tohto toku v dĺžke cca 560 m.

Mostné objekty sa budú rekonštruovať v prípade ich nevyhovujúceho prietokového profilu. Požadovaná prietoknosť každého mosta je 0,5 nad voľnou hladinou stotočnej vody. V záujme zabezpečenia priechodnosti pre živočíchy budú pod mostnými objektmi na každej strane zachované brehové lavice v minimálnej šírke 60 cm. Sklon brehov bude 1:2 a ich povrch bude tvoriť kameňová rovnanina bez vyšpárovania cementovou maltou.

Vzhľadom na existenciu vzájomnej interakcie povrchových a podzemných vôd v záujmovom území (predovšetkým alúvia tokov) je možné očakávať, že ovplyvnenie povrchových vôd v území sa prejaví aj následným vplyvom na podzemné vody. Preto sa v žiadnom prípade neúčhlási s vývedením odvodnenia do miestnych potokov. Najviac ohrozené sú podzemné vody plytkého obehu v náplavoch tokov. Znečistenie vôd v dotknutých povrchových tokoch zvýšeným obrátom nerozpustených látok môže následne vyvolať procesy zanášanie koryt a tým výrazne ovplyvniť vzájomné vzťahy medzi povrchovými a podzemnými vodami.

V záujmovom území sa nachádza pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodného zdroja Krásno nad Kysucou. K zárahu do pásma hygienickej ochrany II. stupňa dochádza v prípade variantov so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati – variante č. 3 a variante č. 4. Pôvodná železničná trať prechádza uvedeným pásmom hygienickej ochrany v úseku cca 3,5 km. Nakoľko však nedôjde k zásahom do pôvodného žel. telesa, nie je predpokladaný priamy negatívny vplyv na vodný zdroj a jeho ochranné pámo.

Varianty č. 1 a č. 2 sú navrhované mimo pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodného zdroja Krásno nad Kysucou. Ich súčasťou je odstránenie prevádzky na pôvodnej železničnej trati. Potencionálne riziko úniku prepravovaných škodlivých látok je minimalizované v prípade variantov so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati – variante č. 3 a variante č. 4 presmerovaním nákladnej železničnej dopravy do železničného tunela mimo pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodného zdroja Krásno nad Kysucou.

Modernizácia železničnej trate so sebou prináša tiež nový prístup k údržbe dopravnej cesty najmä z hľadiska používania chemických prostriedkov. Kľzavosť výhybiiek je riešená pomocou tzv. valčekových kľznych stoličiek resp. mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami, alebo prípravkami na báze grafitov. K zabezpečeniu kofajového lôžka voči výskytu bylinnej vegetácie sa bude maximálne 2 x ročne aplikovať herbicíd ROUNDUP, ktorý

je charakteristický nízkou toxicitou a rýchkou biodegradovateľnosťou na zlúčeniny bežne sa vyskytujúce v prírode.

Vplyvy na pôdu

Najvýraznejším vplyvom na pôdu je záber pôdneho fondu z dôvodu umiestnenia lípiovej stavby (dočasné a trvalé zábery pôdy) a strata produkčnej funkcie častí pôdneho fondu.

Tabuľka č.2 Priepokladaný záber pôdy

Ukazovateľ	Červený variant (ha)	Modrý variant (ha)
Trvalý záber FPF	5,4	6,8

Nový trvalý záber pôdy je spôsobený najmä vyrovnávaním (resp. zväčšovaním) smerových oblákov v záujme zvýšenia traťovej rýchlosti a preložkami trate. Ďalší záber bude vyvolaný výstavbou mimoúrovňových križení, ktoré sa stanú náhradou súčasných úrovňových križení. Ich realizácia je podmienkou modernizovania železničnej trate.

Počas výstavby navrhovanej železničnej trate bude zhraná ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zeminách. Tieto budú v ďalších fázach výstavby lípiového diela využívané k rekultiváciám zárezov, násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) a mechanizmov stavebných strojov.

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zmltvením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti železničnej trate, manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch.

Bežná prevádzka navrhovanej železničnej trate nebude potenciálnym zdrojom kontaminácie pôd pozdĺž trasy dopravnej zery. V podmienkach mimoriadnych situácií tzn. v prípade havárie železničných zariadení spojenej s únikom škodlivých látok môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy cudzodýnnymi látkami s rizikom ich prieraku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Nebezpečenstvo je zvýšené pri havárii vozňov prepravujúcich rizikové chemické látky.

V prípade vzniku havarijnej situácie spojenej s kontamináciou pôd škodlivými látkami je potrebné kontaminovanú pôdu vyľúčiť z poľnohospodárskeho využitia a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, bioplogická rekultivácia).

Vzhľadom na lepšie dopravné-technické parametre novej železničnej trate je možné očakávať zníženie rizika prípadných havárií spojených s ohrozením kvality pôdy.

Vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu

V etape výstavby navrhovaného úseku železničnej trate sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia lokálneho rozsahu, ktoré je z hľadiska trvania viazané na obdobie výstavby a aktuálne meteorologické podmienky. Zvýšená intenzita dopravy a stavebná činnosť stavebných mechanizmov zapríčini zvýšenie sekundárnej prašnosti a zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov.

Ďalším dočasným bodovým zdrojom znečistenia budú recyklačné základne, ktoré pred drvením a pretriedením kofajového podlažia pôvodného teleza umožnia opätovne použiť železničné kamenivo do modernizovaného železničného zvršku (podľa metodického pokynu MDPaT – SR č. 18/1999 o ekologickom hodnotení získaného materiálu z podvalového

podložia železničných tratí a TNŽ 77 1514 Technické a ekologické podmienky pre dodávanie zrnitých materiálov do konštrukcie koľaje).

Uvedené vplyvy sú obmedzené na priestory stavby a časovo obmedzené na dobu výstavby železničnej trate. Pre túto etapu sú navrhnuté organizačné opatrenia.

Počas prevádzky bude modernizovaná železničná trať pôsobiť ako krátkodobý nevýrazný líniový zdroj prašnosti prejazdov vlakov s dosahom do cca 70 m. Priaznivý vplyv na ovzdušie bude vyvolaný odstránením úvňňových krížení, čím sa eliminuje množstvo emisií produkovaných motorovými vozidlami, ktoré čakajú na prejazd vlaku.

Jediným stacionárnym zdrojom znečistenia počas prevádzky žei. trate v prípade výpadku el. energie bude náhradný zdroj elektrickej energie - dieselaľgregát nriestnený v žst. Čadca. Tento náhradný zdroj rieši zabezpečenie náhradného napájania pre zabezpečovacie zariadenie, oznamovacie zariadenie, GSM-R a pod. a bude umiestnený vo vnútornom prostredí strojovne. Podľa platných právnych predpisov na úreku ochrany ovzdušia je náhradný zdroj - dieselaľgregát kategórizovaný ako malý zdroj znečisťovania ovzdušia.

Klíma

Vplyv na miestnu klímu je vzhľadom na malú zmenu funkčného využitia krajinného priestoru a líniovo smerovaných antropogénnych zásahov (malý podiel zpevnených plôch) na úrovni nevýznamných mikroklimatických zmien.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na genofond a biodiverzitu sa najvýraznejšie prejavíia predovšetkým pri výstavbe železničnej trate. Významné vplyvy predstavuje najmä záber pôdy pre výstavbu nového trasovania železničnej trate v úseku Kráľovo nad Kysucou - Čadca, v menšej miere v úseku Svrčinovec - štátna hranica s ČR. Pôjde o odstránenie humusového horizontu pôdy, odstránenie drevín a vegetácie v koridore stavby, kedy vorkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Táto etapa prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie živého prostredia rastlín a živočíchov: hluč, prašnosť, presuny sivebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia alebo znehodnotenie biotopu ako prostredia. Rozsah zásahu v úsekoch vedenia žel. trate v pôvodnom telese bude minimalizovaný a bude sa týkať len úzkeho pásu v okolí žel. trate potrebného na presun mechanizmov.

Pre identifikáciu biotopov bol v dotknutom území vykonaný prieskum biotopov.

Pri modernizácii žel. trate dôjde realizáciou k zásahu do nasledovných biotopov európskeho významu:

Červený variant (variant č. 1 a 3)

Biotop č. 6 - zásah do brehových porastov rieky Kysuca.

Biotop: Ls1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy - biotop európskeho významu.

Biotop č. 11 - lužné lesy pri Šlahorovom potoku.

Biotop: Ls1.3 Jaseňovo - jelšové podhorské lužné lesy - biotop európskeho významu.

Spoločenská hodnota dotknutých biotopov v červenom variante je cca 94 865,6 €.

Modrý variant (variant č. 2 a 4)

Biotop č. 4 - vlhkorupný biotop pri rieke Kysuca.

Biotop: Br6 Brehové porasty deväťsíllov - biotop európskeho významu.

Biotop č. 5 - lužné lesy pri rieke Kysuca neďaleko južného portálu.

Biotop: Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy - biotop európskeho významu.

Biotop č. 6 - zásah do brehových porastov rieky Kysuca.

Biotop: Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy - biotop európskeho významu.

Biotop č. 13 – lužné lesy pri Šlahorovom potoku.

Biotop: Ls1.3 Jaseňovo-jelčové podhorské lužné lesy - biotop európskeho významu.

Spoločenská hodnota dotknutých biotopov v modrom variante je cca 115 800 €.

Podľa § 6 ods. 1 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto zamýšľa zasiahnuť do biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu spôsobom, ktorým môže biotop poškodiť alebo zničiť, povinný vyžiadať si súhlas obvodného úradu životného prostredia. Ak zásahom dôjde k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je žiadateľ povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia vyplývajúce najmä z dokumentácie ochrany prírody a krajiny. V prípade, že nemožno uskutočniť náhradné revitalizačné opatrenia, je povinný uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutého biotopu.

Modernizácia železničnej trate si v navrhovanom úseku vyžiada výrub drevín (stromová a lúčinná vegetácia), ktorý za vzľadom na využitie veľkej časti pôvodného telesa železničnej trate bude sústreďovať na lokality nových portálov tunela a preložky trate pri zastávke Svrčinovec, v menšej miere na lokalitách rekonštrukcie mostných objektov. Podľa predbežnej inventarizácie drevín si jednotlivé varianty navrhovanej čiastočky vyžadujú výrub drevín:

Červený variant 3 800 m² porastov drevín určených na výrub.

Modrý variant 4 800 m² porastov drevín určených na výrub.

Trasovanie navrhovanej modernizácie železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – štátna hranica s ČR pretína migračné koridory nadregionálneho významu, regionálneho významu a miestneho významu. Pre eliminovanie nepriaznivých vplyvov líniovej stavby bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov. V dotknutom území ide najmä o koridory pozdĺž vodných tokov, ktoré bude potrebné prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením. Funkčnosť nadregionálneho terestrického biokoridoru N1 bude zabezpečená vybudovaním nadzemného **ekoduktu** v ažke 282,7. Modernizovaná železničná trať je v tomto úseku vedená v záreze a svahovitosť terénu určoňuje umiestnenie nadchodu pre zver, ktorý umožní prechod ponad navrhovanú trať železničnej trate a je riešením aj pre spriechodnenie navrhovanej rýchlostnej cesty R5.

Z hľadiska kvantifikácie zásahov do prírodného prostredia (zásahy pôdy, výrub drevín, zásahy do biotopov, úprava regionálneho hydriekého biokoridoru Kysuca) sa variant č.3 javí ako výhodnejší. Pôvodná železničná trať v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca v dĺžke 7,4 km bude však naďalej pôsobiť ako líniová bariéra, i keď prevádzkové zariadenie sa významne zníži a je predpoklad, že bude menším stresovým faktorom najmä z hľadiska produkcie hluku a stretov s migrujúcimi živočíchmi.

Vplyvy na krajinu, scenériu, ochranu, stabilitu

Trasovanie navrhovaného úseku železničnej trate Krásno nad Kysucou – štátna hranica s ČR vytvára v krajinnom priestore horných Kysúc výrazný líniový technický prvok. Vzhľadom na využitie veľkej časti pôvodného telesa železničnej trate sa krajinná štruktúra významne nemení. K zmenám vo vnímaní krajiny a jej scenériu 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, portály tunelov, oporné múry a hlukové ciony. Realizácia tunelových úsekov odbera negatívne pôsobenie železničnej trate na scenériu krajiny, zároveň bude odstránený bariérový efekt vyvolaný líniovou stavbou.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny je navrhovaná modernizácia železničnej trate situovaná v území s prvým stupňom ochrany (zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny), mimo chránených území, v krajine vizuálne exponovanej na severovýchode s dominantou pohoria Kysackých Beskýd. Optimalizáciou priestorového vedenia trasy s využitím maximálnej dĺžky pôvodného telesa železničnej trate a technickým riešením tunelového úseku bude negatívny vplyv na krajinu čiastočne zmiernený.

Vplyvy na urbaný komplex a využívanie zeme

Vplyvy na kultúrne hodnoty a historické pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská

Modernizácia železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – štátna hranica SR/ČR sa navrhuje v archeologicky zle zmapovanom regióne, v ktorom sú evidované nálezy z viacerých horizontov praveku. Pri rozsahu stavebných prác, z ktorého vyplýva veľký zásah do krajiny, nie je vylúčené, že v niektorých úsekoch budúcej trate sa môžu narušiť archeologické objekty resp. archeologické situácie.

Z hľadiska záujmov ochrany pamiatkového fondu je investor povinný predložiť projekt pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie na posúdenie Pamiatkovému úradu SR. Pamiatkový úrad SR rozhodne o nevyhnutnosti vykonať záchranný archeologický výskum. Bez rozhodnutia Pamiatkového úradu stavebníkovi nebude vydané územné rozhodnutie.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu v lesné hospodárstve

Základným vplyvom, ktorý predstavuje modernizácia železničnej trate pre poľnohospodársku činnosť je záber poľnohospodárskej pôdy camaným telesom dopravnej cesty a tým zníženie výmery využiteľnej poľnohospodárskej pôdy.

Nový záber pôdy sa predpokladá vo všetkých variantoch, okrem nultého variantu. Vyžaduje sa trvalý aj dočasný záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesných pozemkov spojený s majetko-právnym vysporiadaním.

Pred začatím stavebných prác sa vykoná skrývka humusového horizontu pôdy, ktorá sa môže neskôr použiť na spätné zahumusovanie svahov železničnej trate, resp. sa ihneď bez medzi uskladnenia na depóniách poskytne na využívanie poľnohospodárom. Pôda, ktorá bude dočasne zabratá pre účely výstavby, bude po ukončení stavby rekultivovaná na pôvodnú pôdnu kultúru. Vzhľadom na rozsah a charakter záberu poľnohospodárskej pôdy nebude stavebnou činnosťou ovplyvnená štruktúra pestovaných plodín a intenzita výroby.

Lesné hospodárstvo

V trase navrhovaného úseku modernizácie železničnej trate sa okrajovo nachádzajú lesné pozemky. Výstavba a prevádzka železničnej dopravnej cesty nebude mať významný vplyv na lesné hospodárstvo.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Navrhované trasovanie úseku železničnej trate je situované tak, že svojou polohou sa výstavba dopravnej cesty priblíži k výrobným areálom. Počas výstavby môže dôjsť k obmedzeniu prístupu do týchto prevádzok. Tento vplyv však bude krátkodobý.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate bude prevládať priaznivý dopad na rozvoj priemyslu a služieb, nakoľko zrýchlenie prepravy tovarov sa zvýši prepravná kapacita a skráti doba prepravy tovarov. Táto skutočnosť bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu v dotknutých sídlach.

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby bude stavenisko rozdelené na viacero úsekov vzhľadom na celkovú dĺžku

navrhovaného modernizovaného úseku železničnej trate a vzhľadom na množstvo prekážok (vodné toky, cestné komunikácie a pod.). Stavenisko bude prístupné po existujúcich komunikáciách I. II. a III. triedy a po miestnych a púťových cestách resp. po dočasných prístupových cestách vybudovaných v rámci stavby. Časť úseku bude realizovaná v dotyku s verejnou premávkou, nedôjde však k podstatnému obmedzeniu verejnej premávky a práce sa budú môcť rozvinúť v celom rozsahu. Náhradné obehádzkové trasy budú riešené po existujúcich komunikáciách.

Režim dopravy počas výstavby bude riešený vo vyššom stupni projektovanej dokumentácie v tzv. programe organizácie dopravy pre vybraný variant na základe doby zainterezovaných strán.

Nepriaznivý vplyv na dopravu po železnici bude mať výstavba, ktorá vyvolá potrebu výtlk na trati, nakoľko modernizácia sa musí uskotočniť počas prevádzky na existujúcej železničnej trati. Tým sa zníži priepustnosť trate a dôjde ku zníženiu objemov prepravovaných tovarov, ktoré bude potrebné následne prepraviť inými druhmi dopravy.

Prevádzka modernizovanej železničnej trate skráti jazdný čas a tým dochádza k úsporám času cestujúcich a k rýchlejšej preprave tovarov, čím rastie konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy. V prípade väčšieho podielu prepravených tovarov železničnou dopravou dochádza k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie, ktoré má produkované najmä nákladnou automobilovou dopravou.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Modernizovaná železničná trať v úseku Krásno nad Kysou – štátna hranica SR/ČR nezasahuje priamo do žiadneho areálu rekreácie alebo cestovného ruchu.

Železničná doprava je cestujúcimi využívaná aj na prepravu za rekreáciou, športom či turistikou. Vplyv dopravnej obslužnosti súvisí s vplyvom na rekreáciu a cestovný ruch. Letní turisti a zimní rekreační (lyžiar a bežkári) smerujúci do rekreačných a turistických centier v obci Oščadnica majú v súčasnosti možnosť vyožiť autobusovú resp. železničnú a osobnú dopravu. V prípade cestovania železničnou dopravou (osobný vlak, nie rýchlik) môžu cestujúci vystúpiť na zastávke Oščadnica, prejsť cca 1 km na zastávku autobusu (v lete), resp. skibusu (v zime) a ďalej pokračovať touto sekundárnou dopravou.

V prípade realizácie variantu č. 1 by cestujúci boli nútení prestúpiť na sekundárnu dopravu na zastávke Čadca - mesto (4,8 km), resp. železničnej stanici Čadca (5,5 km), resp. v Krásno nad Kysou (5 km).

V prípade variantu č. 2 by sa najbližšou zastávkou stala novonavrhovaná zastávka Krásno nad Kysou – mesto (3,4 km od Oščadnice). Realizáciou variantu č. 3 alebo variantu č. 4 by sa dopravná (uevyhovujúca) dostupnosť nezmenila, turisti by vystupovali na zastávke Oščadnica, prechádzali 1 km vzdialenosť na autobusovú zastávku preš a odtiaľ smerovali do cieľových miest oddychu.

V prípade, že turisti cestujúci z iných regiónov Slovenska budú využívať rýchlikové spoje, najbližšia zastávka je železničná stanica Čadca. V zimnom období boli zimní rekreační motivovaní využívať osobné vlaky a zastávku Oščadnica najmä z dôvodu premávky skibusu.

Z hľadiska medzinárodnej turistiky a cestovného ruchu je podstatná konkurencieschopnosť železničnej dopravy najmä z časového a finančného hľadiska. Ťažiskom a prioritným cieľom modernizácie železničnej trate je skrátenie časovej náročnosti diaľkovej a nákladnej dopravy na vybraných medzinárodných koridoroch s maximálnym možným zachovaním regionálnej dopravy. Z uvedených dôvodov sa predpokladá pozitívny vplyv realizácie modernizovanej trate na zrýchlenie diaľkovej dopravy a tým aj na sprístupnenie regiónov pre cestovný ruch i v medzištátnom kontexte.

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas realizácie výstavby navrhovaného úseku železničnej trate bude dochádzať k narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva v dotknutých mesiacoch a obciach. Pôjde najmä o vplyv globy stavebných dvorov, depónií a zeminok, obmedzenia miestnej dopravy, ďalšej stavebný mch (hlúčnosť) a zvýšenia prašnosť. Potrebné zmiernenie 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, kedy pri poškodení okolitých stavieb môže dôjsť k súdne vymáhaniu náhrady škody.

Realizácia modernizácie železničnej trate spôsobí spomalenie vlakovej prevádzky a to najmä v miestach, kde sa modernizovaná trať dostáva do styku s pôvodným železničným telesom. Doba obmedzenia a negatívnych vplyvov bude limitovaná na dobu výstavby jednotlivých úsekov železničnej trate a nebude trvalá.

Zmiernenie negatívnych vplyvov počas výstavby liniového diela je možné umiestnením stavebných dvorov mimo sídiel, trasovanie staveniskovej dopravy s ohľadom na už existujúce sídla, ako aj zohľadnenie ďalších prírodných obcí k navrhovanej činnosti.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo počas prevádzky modernizovaného úseku železničnej trate Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica SR/ČR je najdôležitejšia akustická situácia v záujmovom území. Navrhovaný úsek trate je z veľkej časti vedený mimo zastavané územia a v mieste kontaktu s obytnými zónami hladiny hluku v súčasnosti prekračujú prípustné limity. Realizáciou modernizovaných železničných tratí sa hluková záťaž z veľkej miery pre obyvateľov zníži. Zabezpečí to paralelné vybudovanie protihlukových stien, ktoré budú navrhnuté na základe hlukovej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. október 2010), nahradenie povrchového vedenia železničnej trate tunelovým úsekom a technické vylepšenie konštrukcie železničného zvršku, ktoré svojím novým pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajnic na železobetónových podvaloch znižuje emisie hluku. Po spustení modernizovanej trate budú prevedené nové merania na zistenie účinnosti realizovaných protihlukových opatrení, v prípade zistenia nedostatkov a prekračovania prípustných limitov budú realizované individuálne opatrenia (výmena okien a pod.). Z hľadiska vplyvov na hlukovú záťaž obyvateľstva môžeme považovať realizáciu variantu č. 1 a variantu č. 2 za výhodnejšiu, nakoľko tunelový úsek a zrušenie prevádzky pôvodnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca eliminuje hlukovú záťaž najmä pre miestnu časť Horelica a severnú časť Krásna nad Kysucou.

Modernizácii predmetného traťového úseku dôjde k výraznému zlepšeniu súčasného stavu vplyvu železničnej prevádzky na okolie aj v oblasti pôsobenia vibrácií. Podľa nvažovanej modernizácie bude použitý nový železničný zvršok sústavy UIC 60, s pružným, bezpodkladnicovým upevnením koľajnic na železobetónových podvaloch. Koľajové lôžko bude mať minimálnu hrúbku pod spodnou plochou podvalu 0,35 m. K zníženiu vibrácií prirpeje aj skrátenie doby prejazdu (predpokladané zvýšenie traťovej rýchlosti), ale aj zdotenaľovanie konštrukcií vagónov a lokomotív.

Za negatívny vplyv na obyvateľstvo dotknutej oblasti je zrušenie zastávky Oščadnica v prípade realizácie variantu č. 1 a variantu č. 2 a tým zhoršenie dostupnosti vlakovej dopravy pre Oščadnicu a celú spádovú oblasť bystrickej doliny. Realizácia variantu č. 2 zahŕňa aj výstavbu novej zastávky – Krásno nad Kysucou – mesto, čím sa negatívny vplyv zrušenia zastávky Oščadnica čiastočne zmierni.

Z hľadiska dopravnej obsluhy územia, a teda z hľadiska regionálnej dopravy je najvhodnejší variant č. 4 (zachováva zastávku Oščadnica, pribudne zastávka Krásno nad Kysucou - mesto), za ním nasleduje variant č. 2 a 3 (vo variante 2 vzniká nová zastávka Krásno nad Kysucou – mesto, zastávka Oščadnica sa ruší, vo variante č. 3 sa zachováva zastávka Oščadnica, ale nerealizuje sa nová zastávka Krásno n. Kysucou - mesto) a najnevýhodnejším je variant č. 1 (ruší zastávku Oščadnica, nevzniká nová zastávka).

Zdravotné riziká

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej modernizovanej železničnej trate a najmä navrhovaných protihlukových opatrení a dopravného zaťaženia sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života obyvateľstva dotknutého územia. Navrhovaná modernizácia železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica SR/ČR zabezpečí nabraženie útvorných krížení mimoúrovňovými, zníži hlukovú záťaž v zastavaných územiach a zvýši bezpečnosť obyvateľstva. Zvýšenie bezpečnosti cestujúcich zabezpečia aj mimoúrovňové prístupy na nástupištia.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (nimo), železničná trať má charakter cezhraničnej líniovej stavby.

Pohraničné pohoria sú najvýznamnejším a najdlhším migračným koridorom veľkých cicavcov, ktorý prepojuje východnú Slovenska so západným a ďalej s pohoriami v Českej republike. Migrácia uvedených živočíchov je sústreďená predovšetkým do priestoru extravilánu medzi obcou Svrčinovec a miestnou časťou Zátky. Funkčnosť uvedeného migračného biokoridoru v uvedenom území bude najväčšou mierou ovplyvňovaná výstavbou diaľnice D3 a rýchlosťou cestou I/5 prepájajúcou predmetnú diaľnicu s Českou republikou. Ichi realizácie je však podmienená zachovaním funkčnosti biokoridoru realizáciou **nadechodu** pre zver, resp. výberom vhodného variantu. Zvýšenie prejazdovej rýchlosti a zvýšenie frekvencie prejazdov vlakov by zvýšilo bariérový efekt žel. trate a tým obmedzilo jeho priechodnosť. Z hľadiska cezhraničných vplyvov by mohlo mať nepriaznivý dopad na Európsky významnú lokalitu Beskydy v ČR, kde sú súčasťou predmetu ochrany práve veľké šelmy migrujúce z Východných Karpát. Z uvedeného dôvodu bola ochrane migračnej trasy venovaná zvýšená pozornosť s návrhom technických opatrení na zachovanie priechodnosti biokoridoru, nakoľko bod napojenia je daný medzinárodnými zmluvami.

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

Navrhovaná činnosť je situovaná v území s prvým stupňom ochrany v podľa zákona č. 543/2002 Z. Z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Zaujímavé územie nezasahuje do území, ktoré sú zahrnuté do národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území, schváleného vládou SR uznesením č. 636 zo dňa 9. júla 2003.

V hodnotenom území sa nachádza územie európskeho významu doplnené v II. etape území európskeho významu: UEV Kysuca. Súčasný vedenie železničnej trate tvorí severozápadnú hranicu UEV Kysuca od Krásna nad Kysucou až po zastávku Oščadnica na úseku dlhom cca 3 km, no priamo navrhované územie nezasahuje.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

V trasovaní navrhovaného železničného koridoru úseku železničnej trate Krásno nad Kysucou – štátna hranica SR/ČR existuje antropogénna záťaž pochádzajúca zo sídelných jednotiek (sídla vidieckeho a mestského typu) a z poľnohospodárskeho využívania prírodných zdrojov s ovplyvnením jednotlivých zložiek životného prostredia, ktorá podľa analýzy spracovanej správy o hodnotení (súčasný stav životného prostredia) nepresahuje normy kvality životného prostredia. Z výsledkov posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné

prostredie vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie súboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase. Potencionálne nepriaznivé vplyvy môžu byť eliminované preventívnymi ochrannými opatreniami. Z hľadiska možného rizika je za nepriaznivý vplyv považované potencionálne ohrozenie kvality ovzdušia, pôdy, biotopov, podzemných a povrchových vôd v prípadoch nepredvídaných udalostí (havarijných situácií, únik nebezpečných látok do nezabezpečeného prostredia a pod). Predchádzanie, zabránenie, eliminácia a zneškodnenie možných dôsledkov havárií bude predmetom riešení a opatrení v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ako aj havarijných a prevádzkových plánov. Vzhľadom na povahu a rozsah činnosti, umiestnenie navrhovanej činnosti, územné zaťaženie a význam očakávaných vplyvov je možné konštatovať, že v navrhovanom území realizáciou činnosti v návaznosti na okolie nedôjde k prekročeniu noriem kvality životného prostredia.

Identifikované vplyvy dosahujú úroveň akceptovateľných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré je možné zmierniť vhodnými technickými alebo organizačnými opatreniami.

Priaznivé vplyvy

Účelom navrhovanej činnosti je prestavba železničnej dopravnej cezty v úseku Krásno nad Kysucou – štátna hranica SR/ČR s cieľom zlepšiť jej vybavenosť a použiteľnosť zabudovaním moderných a progresívnych prvkov. Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti je zmiernenie negatívnych dopadov železničnej dopravy na obyvateľstvo technickými opatreniami, ako je nahradenie úrovňových križení nivočiarovými, zníženie hlukovej záťaže v zastavaných územiach, zvýšenie bezpečnosti obyvateľstva a zvýšenie bezpečnosti a komfortu cestujúcich.

Z hľadiska účelu navrhovanej činnosti a jej celospoločenského významu možno konštatovať, že pozitívny prínos navrhovanej činnosti podstatne prevýši prípadné negatívne vplyvy.

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

Jednotlivé variantné riešenia navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“ boli hodnotené podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, pričom sa zahľadnili dopravné, ekonomické ukazovatele a technická náročnosť realizácie stavby, vplyvy na kvalitu životného prostredia ako aj vplyvy na živú a neživú prírodu.

V procese hodnotenia sa potvrdilo, že realizáciou navrhovanej činnosti sa skvalitnia podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu železničnú dopravu, zvýši sa rýchlosť, plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy. Zároveň modernizácia železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – štátna hranica SR/ČR prinesie zmiernenie negatívnych dopadov železničnej dopravy na obyvateľstvo, zvýšenie atraktivity železničnej dopravy a zvýšenie ponuky pracovných príležitostí počas výstavby.

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako aj stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov sú variant 3 a variant 4 porovnateľné s preferenciou variantu č. 3. Obe dva varianty zachovávajú aj pôvodnú trať, čo je vysoko pozitívne hodnotené dotknutou verejnosťou.

Súčasný zaťaženie riešeného územia ľudskými aktivitami nie je rovnomerné a po realizácii plánovanej činnosti bude pravdepodobne ešte viac diferencované. Antropogénna záťaž dotknutého územia výstavbou železničnej trate vzrastie predovšetkým počas realizácie stavebných prác a to najmä v koridore stavby (šírka cca 50 m) a v oblastiach stavebných

dvorov. Zaťaženie sa prejaví prakticky na každej zložke prírodného prostredia (ovzdušie, voda, pôda, horninové prostredie, fauna, flóra a biotopy), ale rozdielnou mierou vplyvu. Dôležitou súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie je zapracovanie opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby na jej okolie. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo počas prevádzky modernizovaného úseku železničnej trate Krásno nad Kysucou – Čadca – štátna hranica SR/ČR je najdôležitejšia akustická situácia v záujmovom území. Realizáciou modernizovaných železničných tratí sa hluková záťaž z veľkej miery pre obyvateľov zníži. Zabezpečí to paralelné vybudovanie protihlukových stien, ktoré holi navrhnuté na základe hlukovej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. október 2010), nahradenie povrchového vedenia železničnej trate tunelovým úsekom a technické vylepšenie konštrukcie železničného zvršku, ktoré svojím novým pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch znižuje emisie hluku.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov a vyjadrení zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu, povrchovú a podzemnú vodu, horninové prostredie, pôdu, faunu a flóru a ich biotopy, chránené časti prírody, krajinu, urbanistický komplex a využitie územia.

Z výsledkov odborného a verejného posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa neočakávajú také významné nepriaznivé vplyvy v území, ktoré by spôsobili dosiahnutie alebo prekročenie síboru požiadaviek na životné prostredie vyplývajúce z právnych predpisov, ktoré musia byť splnené v určenom mieste a v určenom čase.

Identifikované vplyvy dosahujú úroveň akceptovateľných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ktorých zmiernenie bude riešené komplexom opatrení technického a biologického charakteru.

VI. Z Á V E R Y

I. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil kumulatívne stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „*ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), Železničná trať*“, za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI.3. tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčany variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu sa dajú odporučiť varianty V3 a V4 (tzn. nová výstavba železničnej trate so zachovaním pôvodnej trate). Na základe stanovísk má preferenciu variant č. 3 červený.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe posúdenia kvality životného prostredia v dotknutom území a výsledkov environmentálneho hodnotenia navrhovanej činnosti s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov a pripomienky z odborného posudku, ako aj zo zhodnotenia navrhovaných opatrení, minimalizujúcich predpokladané negatívne vplyvy na životné prostredie predmetného územia sa odporúčajú nasledovné podmienky pre prípravu, realizáciu a prevádzku navrhovanej činnosti :

1. V rámci aktualizácie územnoplánovacej dokumentácie dotknuté orgány územného plánovania zabezpečia potrebné zmeny vyplývajúce z umiestnenia odporúčanej trasy železničnej trate v úseku štátnej hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysacou.
2. Zabezpečiť územnú rezervu pre koridor vodnej cesty Žilina – Čadca – Česká republika“ podľa uznesenia vlády SR č. 469/2000 „Konceptie rozvoja vodnej dopravy SR“.
3. Zosúladiť postúpenú stavbu s pripravovanou stavbou „D3 Čadca – obchvat, preložka cesty III“.
4. Projektová dokumentácia pre diaľnicu D3 v objektovej skladbe rieši lávku pre peších, ktorú rieši aj modernizácia žel. trate, preto je potrebné, aby sa tento stavebný objekt v rámci oboch stavieb večne aj časovo skoordinoval.
5. Pri stavebných prácach, ktoré môžu obmedziť, alebo ohroziť bezpečnosť, plynulosť cestnej premávky spôsobenou obmedzením, alebo užívaním pozemných komunikácií II. a III. triedy iným než zvyčajným spôsobom je stavebník povinný požiadať cestný správny orgán o povolenie na zvláštne užívanie pozemných komunikácií podľa § 8 zákona č. 135/1961 Zb. cestný zákon a § 11 vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách, ktoré mu bude vydané na základe predloženia projektu dopravného značenia, odsúhlaseného ODI OR PZ Čadca. A zároveň je stavebník povinný rešpektovať osobitné podmienky tohto povolenia.
6. Pri stavebných prácach, kde dôjde na určitý čas k čiastočnému alebo úplnému uzatvoreniu premávky na pozemných komunikácií II. a III. triedy je stavebník povinný požiadať o povolenie na čiastočnú alebo úplnú uzávierku pozemných komunikácií cestný správny orgán podľa § 7 zákona č. 135/1961 Zb. cestný zákon a § 10 vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách, kde budú určené podmienky, za ktorých bude možné PK uzavrieť.
7. Pri stavebných prácach, ktoré sa svojou činnosťou dotýkajú cestného ochranného pásma pozemných komunikácií II. a III. triedy je stavebník povinný požiadať OÚ CD PK Čadca, o udelenie výnimky zo zákazu činností v cestnom ochrannom pásme predmetných pozemných komunikácií podľa § 11 ods. 2 zákona č. 135/1961 Zb. a § 16 ods. 3 vyhlášky č. 35/1984 Zb. ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách.
8. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie spracovať možnosti zabezpečenia stálej prejazdnosti modernizovaného úseku trate aj počas výstavby (napr. prostredníctvom technických obmedzení, využitím obchádzkových železničných tratí a pod.).
9. Výstavba železničnej trate, ktoré sú podľa § 2, ods. 3 zákona o dráhach stavbami dráhy, sa môže uskutočniť iba podľa stavebného povolenia o vydanie ktorého je stavebník povinný požiadať ÚRŽD.

10. V prípade situovania iných objektov do ochranného pásma dráhy, resp. do obvodov dráhy a ktoré neslúžia na účely dráhy, tieto je možno zriaďovať len so súhlasom a podmienok určených ÚRŽD.
11. Pri rekonštrukcii podjazdu smerujúceho do miestnej časti Bukov je potrebné dodržať prístupné STN, resp. zvýšiť súčasnú podjazdnú výšku.
12. Dôsledne doriešiť spôsob odvodnenia železničnej stavby. Nevyúsťovať odvodnenia bez predžstenia do miestnych potokov.
13. Obytné zóny chrániť proti hlukovým bariérami podľa odporúčaní akustickej štúdie.
14. Zohľadniť pri projekčnej príprave existenciu individuálnych a skupinových vodovodov v území a v prípade potreby zabezpečiť náhradné zásobovanie pitnou vodou.
15. Pred zrušením priecestí v Svrčinovci je nutné dopravnú obsluhu jednotlivých lokalít prekonzultovať priamo na mieste so zástupcami obce.
16. Železničné mosty, pod ktorými bude podjazd je nutné dimenzovať tak, aby ich mohli využívať aj nákladné autá.
17. Pri budovaní pletoziek ciest zabezpečiť náhradné dočasné prístupové cesty.
18. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné vykonať dendrologický prieskum, ktorý bude podkladom pre povolovací proces na prípadný výrub drevín.
19. Kompenzáciu vplyvov za záber biotopov pri úprave toku (najmä dolný úsek 350 m SKÚEV 0649 pri červenom variante) riešiť priamo v dotknutom území a zabezpečiť podrobnejšiu analýzu vplyvov na dotknuté biokoridory, s dôrazom na hydričné a semiterestrické živočíchy.
20. Realizáciu nadchodu pre zver uskutočniť v km 282,700 v lokalite ako bol navrhnutý a konzultovaný so Správou CHKO Kysuce. Pred a za nadchodom pre zver osadiť navádzacie oplotenie v náväznosti na vybraný variant rýchlostnej cesty R5.
21. Vypracovať návrh technických opatrení na zachovanie priechodnosti biokoridoru medzi SR a ČR a predĺžiť ho na prerokovanie Obvodnému úradu v Čadci.
22. Pri plánovanom využití lesných pozemkov treba dodržať zásady ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.
23. Ak bude stavba umiestnená vo vzdialenosti 50 m od hranice lesného pozemku je potrebné záväzné stanovisko orgánu štátnej správy lesného hospodárstva k vydaniu rozhodnutia o umiestnení stavby.
24. V prípade, že stavby budú umiestnené na lesných pozemkoch vyžaduje sa k územnému rozhodnutiu podľa § 6, ods. 3 zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov záväzné stanovisko príslušného orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.
25. Pred realizáciou stavby vykonať:
 - podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum,
 - pedologický prieskum,
 - dendrologický a biologický prieskum,
 - archeologický prieskum,
 - protikorózný a geoelektrický prieskum
26. Spracovať návrh mimo staveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne. V prípade vyrúžovania komunikácií v zastavenej zóne urobiť

potrebné opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov, ako sú napr. znížená rýchlosť, úprava vozovky.

27. Spresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti.
28. Navrhnuť skladbu zemného telesa dopravnej cesty, najmä násypov s maximálnym využitím výškových zemín z vlastnej stavby.
29. Navrhnuť miesto ukládania nevhodnej zeminy po dohode so zástupcami obcí a Správou CHKO Kysuce.
30. V rámci dokumentácie pre stavebné povolenie zvýšenú pozornosť venovať elaborácii záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, podľa zákona č. 220/2004 Z.z.
31. Navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov pri povrchových tokoch.
32. V prípade nálezu archeologických pamiatok vykonať zachránny prieskum v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.
33. Návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy odsúhlasí s orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.
34. Požiadat' o vydanie rozhodnutia a odňatí poľnohospodárskej pôdy podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.
35. Technické riešenie mostných objektov navrhnuť na prevedenie Q_{100} vody s bezpečnosťou a piliere mostov prednostne nainštalovať v prietlačnom profile tokov a v opačnom prípade technické riešenie konzultovať so správcom vodného toku.
36. Zachovať pobrežné pozemky z hľadiska prístupu k vodným tokom a v miestach, kde bude tento prístup výstavbou znemožnený v ďalšom stupni projektavej dokumentácie riešiť náhradné vjazdy z cesty na pobrežné pozemky.
37. Minimalizovať zásahy do brehových porastov a vodných tokov.
38. Výrub drevín realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdom období.
39. Konštrukcie mostných objektov ponad vodné toky navrhnuť so zabezpečením priechodnosti pre migrujúcu zver.
40. Stavebné dvory umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od vodných tokov a sídiel so zohľadnením dopravného napojenia.
41. Pre obdobie výstavby železničnej trate zostaviť plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku nebezpečných látok do životného prostredia v súlade so zákonom č. 364/2004 Z.z. o vodách a vykonávacej vyhlášky č. 100/2005 Z.z.
42. Dodržať plochu trvalého a dočasného záberu pôd podľa rozhodnutia orgán ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu.
43. Stavebné dvory a depónie zeminy umiestňovať na pôdy s menšou kvalitou.
44. Vypracovať bilanciu skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy podľa vyhlášky MŽP SR č. 508/2004 Z.z.
45. Dodržať ochranné pásma vodárnskych zdrojov podľa ustanovenia vyhlášky MŽP SR 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 a podľa § 32 zákona č.364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č.372/1999 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov.

46. Dodržať pásma ochrany verejných vodovodov a verejných kanalizácií podľa § 19 zákona č. 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách v znení jeho noviel.
47. V prípade, že navrhovaná trasa bude budovaná na pobrežných pozemkoch dotknutých vodných tokov, je stavebník povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie súhlasu podľa § 27, ods. 1, písm. a) vodného zákona.
48. Pri stavebných prácach minimalizovať vhodnými technickými a organizačnými opatreniami prašnosť a sekundárnu prašnosť z dopravy.
49. Všetky opatrenia realizované k obmedzeniu prašnosti zaradiť do prevádzkových predpisov a oboznámiť pracovníkov s týmito opatreniami.
50. V priebehu výstavby, ako aj počas prevádzkovania železničnej trate chrániť okolitú poľnohospodársku pôdu pred poškodením a znečistením, hlavne zamedziť kontamináciu pôdy a horninového prostredia škodlivými látkami.
51. V blízkosti obytných zón vyhlásiť výstavbu v noci a v dňoch pracovného voľna.
52. Z hľadiska dopravy zabezpečiť účinnú techniku pre čistenie komunikácií predovšetkým pri zemných prácach a ďalšej výstavbe, vrátane zberu tuhých nečistôt.
53. Stavebné odpady z demolácií a rekonštrukcií železničného telesa vhodné materiálovo zhodnotiť počas stavebných prác.
54. viesť, povieme z titulu pôvodu odpad, evidenciu o všetkých vznikajúcich odpadoch, podávať hlásenia o nakladaní s odpadom.
55. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie popísať podrobnejšie spôsob nakladania s nebezpečnými odpadmi. Uviesť bilančné toky, jednotlivé činnosti a miesta, kde budú tieto odpady vznikať, ako a kde sa s nimi bude do času ich zhodnotenia a zneškodnenia nakladať.
56. Nakladanie s produkovaným komunálnym odpadom počas výstavby prispôbiť požiadavkám všeobecne záväzných nariadení o komunálnom odpade platných v jednotlivých obciach.
57. Pri výstavbe stavebných objektov a ich následnej prevádzke používať iba zariadenia a motorové vozidlá v riadnom technickom stave.
58. Protieróznymi opatreniami, ako je spevnenie stien svahov vegetačné úpravy, agrotechnické a organizačné opatrenia, minimalizovať transport pôdných častíc do povrchových vôd.
59. Po ukončení stavebných prác dočasne zabrané plochy rekultivovať na základe schváleného projektu rekultivácie v súlade s platnými právnymi predpismi.
60. Zabezpečiť prípadnú núdzovú prevádzku (prejazdnosť) modernizovaného úsaku s využitím technických obmedzení alebo odchádzkových železničných tratí.
61. Spracovať plán organizácie dopravy počas modernizácie železničnej trate.
62. Je potrebné rešpektovať súkromné vodovody vo Svrčinovci, ktoré si občania svojponočne vybuodovali popod železničnú trať.

63. Je potrebné vykonať pasportizáciu domov, aby v prípade poškodenia domov vibráciami spôsobenými výstavbou resp. prevádzkou trate bol stav domov zdokumentovaný a ich poškodenie preukázateľné.

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona v spolupráci s RÚVZ v Čadci hodnotení, stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, výsledku verejného prerokovania s občanmi dotknutého územia, príslušných právnych predpisov a noriem odborných podkladov (zámer, správa o hodnotení, akustickej štúdie, terénneho prieskumu, vymedzenia a vyčistenia spoločenskej hodnoty biotopov, výkresov : prehľadná situácia M 1:10 000, pozdĺžne profily M 1:50000/250, ortofotomapa M 1:30 000 a ďalšie), vypracovaného odborného posudku a dopĺňajúcich informácií poskytnutých navrhovateľom. Prípomienky v stanoviskách od dotknutých subjektov boli analyzované. Opakované pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení a do odporúčaných podmienok. Pri odporúčaní navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické a prírodné prostredie (aj chránené územia), ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Odporúčenie realizácie navrhovanej činnosti možno odôvodniť aj nasledovnými skutočnosťami:

- Modernizácia železničnej trate v navrhovanom úseku vychádza z rozvojového dokumentu „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“, schválený uznesením vlády SR č. 146/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97.
- Trasovanie dopravnej cesty je v súlade s územno-plánovacou dokumentáciou Žilinského samosprávneho kraja.
- Modernizácia železničnej trate skvalitní podmienky pre medzinárodnú a vnútroštátnu železničnú dopravu, zvýši rýchlosť, plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy.
- V úseku Krásno nad Kysucou – štátna hranica SR/ČR sa zmiernenia negatívne dopady železničnej dopravy na obyvateľstva.
- Zachovanie pôvodnej trate je odôvodniteľné socio-ekonomickými faktormi na strane obyvateľstva a je pozitívne prijímané verejnosťou.
- Celkové technické riešenie a projektované parametre sú navrhnuté s vedomím minimalizácie vplyvu na životné prostredie, pričom sú zohľadnené všetky platné právne predpisy.
- Realizáciou činnosti nedôjde k prekročeniu noriem kvality životného prostredia.

Vyhodnotenie variantov

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná v štyroch variantoch. Okrem uvedených variantov bol v predloženej správe o hodnotení posudzovaný aj variant nulový, tzn. stav, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Variantné riešenia :

- červený variant č.1 - dĺžky 14,244 km,
- modrý variant č.2 - dĺžky 14,436 km,
- červený variant č.3 so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati v úseku Krásno nad Kysucou - Čadca - dĺžky 7,4 km,
- modrý variant č.4 so zachovaním prevádzky na pôvodnej trati v úseku Krásno nad Kysucou - Čadca - dĺžky 6,6 km.

Pre výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti boli stanovované nasledovné kritériá:

- technicko-realizačné,
- vplyvy na abiotické prostredie
- vplyvy na faunu, flóru a migračné koridory,
- vplyvy na chránené časti územia,
- socio-ekonomické.

Technicko – realizačné kritériá

Z hľadiska dopravného sú všetky navrhované varianty vhodnejšie ako nulový variant (keby sa modernizácia nerealizovala), nakoľko po zmodernizovaní ostatných úsekov trate (realizuje sa modernizácia úseku Žilina – Krásno nad Kysucou, na území ČR sa realizuje stavba „Optimalizace trati st. hr. SR – Mesty u Jaluníkova – Bystřice n. Olšá“), by sa predmetný úsek stal úzkym miestom, ktoré by obmedzovalo dopravu a znižovalo priepustnosť trate ako celku.

Z hľadiska plynulosti jazdy a dĺžky jazdného času sú obe navrhované trasy (modrý aj červený) modernizovanej trate porovnateľné. Predpokladaná prevádzková rýchlosť je do 160 km/h. Prevádzka na pôvodnej trati rýchlosť modernizovaného úseku neovplyvní.

Z hľadiska ekonomického nie je porovnanie realizácie modernizácie trate s nulovým variantom objektívne, nakoľko každá nerealizovaná činnosť je z krátkodobého hľadiska ekonomicky výhodnejšia ako samotná realizácia. Z hľadiska dlhodobej perspektívy je však modernizácia železničnej trate poohľadná. Tendencia nárastu nákladov prevádzky a úprav súčasnej trate, odlev investícií uprednostnením iného druhu dopravy, resp. zahraničnej prepravy v prípade tranzitov a iné už spontánne dôsledky pri výbere nulového variantu poukazujú na reálnu minulosť realizácie navrhovaného riešenia.

Z hľadiska ekonomického sa po vyčíslení odhadovaných nákladov na realizáciu stavby javí ako mierne lacnejší variant č. 1, a to aj napriek väčšej dĺžke tunela „Kýčera“ (4630 m) ako pri variante č. 2 (3810 m). Z hľadiska prevádzkových nákladov sa naopak ukázali ako najnákladnejšie varianty so zachovanou prevádzkou na pôvodnej trati – variant č. 3 a 4.

Geologická štúdiá vypracovaná firmou CAD-ECO, a.s., v júli 2010 na základe zosumarizovania jestvujúcich poznatkov o území možno konštatuje, že v dotknutej oblasti sú hlavné geotechnické riziká spojené najmä s rozvojom svahových pohybov, selektívnym zvetrávaním a porušením hornín a zložitými hydrogeologickými pomermi. Je možné zhodnotiť, že riziká sú kumulované na povrch územia resp. blízko povrchu územia. Smerom do hĺbky kosminových masívov sa riziká redukujú. Vzhľadom na charakter územia a navrhovaných variantov rozčleňujeme úsek na dve polovice.

V úseku žst. Krásno nad Kysucou – zast. Čadca mesto bude z inžiniersko - geologického hľadiska najmenej rizikový nulový variant, tzn. jestvujúcej stav železničnej trate, nakoľko sa nejedná o žiadne ďalšie zásahy do horninového prostredia. Jeho realizáciou sa však neaplnia ciele modernizácie železničnej trate. Posudzované varianty modernizácie možno považovať za prakticky rovnocenné s miernou preferenciou červeného variantu.

V úseku zast. Čadca mesto – štátna hranica je opäť najmenej rizikový nulový variant. Tento však neumožňuje výrazne zvýšiť traťovú rýchlosť a naplniť tak ciele modernizácie trate. Pri realizácii modernizovanej trate v tomto úseku (všetky varianty sú vedené v súbahu) je najväčším rizikom vznik svahových pohybov pri budovaní nových zárezov.

Ministerstvo obrany SR požadovalo vo svojom stanovisku zabezpečiť rádzovú prevádzku (prejazdnosť) modernizovaného úseku s využitím technických obmedzení alebo obchádzkových železničných tratí. Tiež bude požadovať spracovanie plánu organizácie dopravy počas modernizácie železničnej trate. Uvedené znamená zachovanie pôvodnej trate. Vecne podobnú požiadavku má aj MDVR SR s odôvodnením potreby zachovania pôvodnej trate aj pre prípad nepriechodnosti tunela.

Skupina kritérií vplyvov na prírodné prostredie

Modernizovaná železničná trať v žiadnom z navrhovaných variantov nepriehádza do styku s veľkoplošným ani maloplošným chráneným územím, nedotýka sa ani ochranného pásma chráneného územia.

Kolíznym miestom z hľadiska ochrany prírody sa stáva navrhované ÚEV Kysuca, zásah do vlhkomilných biotopov a lužných lesov v okolí tokov Kysuca a Šlahorov potok a krížovanie migračného biokoridoru v úseku Svätinovec – štátna hranica.

K zásahu do ÚEV Kysuca dochádza v rôznej miere pri všetkých navrhovaných variantoch v úvodnom úseku modernizovanej trate bude zmenou smerového oblúka potrebné v nevyhnutnom rozsahu upraviť tok rieky Kysuca (červený variant v dĺžke 350 m a modrý variant v dĺžke 560 m). Územie EV Kysuca je navrhované z dôvodu ochrany biotopu európskeho významu Jaseňova – jelšové podhorské lužné lesy (91E0), ktorý je zároveň prírodným biotopom s výskytom chráneného druhu národného významu perovníkom pštrosím (*Mattenceia simethiopteris*) a biotopu Horské vodné taly a ich sprievodná vegetácia. Dôvodom ochrany je aj výskyt druhu živočíchov európskeho významu – plž severný (*Cobitis taenia*).

Bariérový efekt líniovej stavby sa zmierni vybudovaním ekoduktu.

Z hľadiska ochrany prírody možno teda všetky varianty hodnotiť ako takmer rovnocenné varianty. Mierny negatívny vplyvom z hľadiska migrácie živočíchov bude zachovanie pôvodnej železničnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca ako líniovej bariéry, na ktorej sa však významne zníži prevádzkové zaťaženie.

Kritériá vplyvov na obyvateľstvo

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo si najvýraznejší vplyv železničných tratí – zvýšená hluková záťaž – vyžaduje veľkú pozornosť. Skúmaný úsek trate je z veľkej časti vedený mimo zastavané územia a v mieste kontaktu s obytnými zónami hladiny hluku v súčasnosti prekračujú prípustné limity. Reorganizáciou modernizovaných železničných tratí sa hluková záťaž z veľkej miery pre obyvateľov zníži. Zabezpečí to paralelné vybudovanie protihlukových stien, ktoré budú navrhnuté na základe hlukovej štúdie, nariadenie povrchového vedenia železničnej trate tunelovým úsekom a technické vylepšenie konštrukcie železničného zvisku, ktoré svojim novým pružným bezpodkladnicovým upevnením kofajúc na železobetónových podvaloch znižuje emisiu hluku. Po spustení modernizovanej trate budú prevedené nové merania na zistenie účinnosti realizovaných protihlukových opatrení, v prípade zistenia nedostatkov a prekračovania prípustných limitov budú realizované individuálne opatrenia (výmena okien a pod.). Z hľadiska vplyvov na hlukovú záťaž obyvateľstva je možné považovať realizáciu variantu č. 1 a variantu č. 2 za výhodnejšiu, nakoľko tunelový úsek a zrušenie prevádzky pôvodnej trate v úseku Krásno nad Kysucou – Čadca eliminuje hlukovú záťaž najmä pre MČ Horeľica a severnú časť Krásna nad Kysucou.

Za negatívny vplyv na obyvateľstvo dotknutej oblasti je možné považovať zrušenie zastávky Oščadnica v prípade realizácie variantu č. 1 a variantu č. 2 a tým zhoršenie dostupnosti vlakovej dopravy pre Oščadnicu a celú spádovú oblasť bystrickej doliny. Realizácia variantu č. 2 zahŕňa aj výstavbu novej zastávky – Krásno nad Kysucou – mesto, čím sa negatívny vplyv zrušenia zastávky Oščadnica čiastočne zmierni.

Z hľadiska dopravnej obslužnosti územia a z hľadiska regionálnej dopravy je najvýhodnejší variant č. 4 (zachováva zast. Oščadnica, pribudne zast. Krásno nad Kysucou - mesto), za ním nasleduje variant č. 2 a 3 (vo variante 2 vzniká nová zastávka Krásno nad Kysucou – mesto, zastávka Oščadnica sa ruší, vo variante č. 3 sa zachováva zastávka Oščadnica, ale nerealizuje sa nová zastávka Krásno nad Kysucou - mesto) a najnevýhodnejší je variant č. 1 (ruší zastávku Oščadnica, nevzniká nová zastávka).

Počet ľudí, ktorých zrušenie zastávky Oščadnica priamo negatívne ovplyvní je možné vyčítať

z priemernej frekvencie cestujúcich denne využívajúcich zastávku v mimosezónnom období, ktorá sa na uvedenej zastávke pohybuje okolo počtu 107 ľudí (napr. 53 denne vystúpi a 54 denne nastúpi).

Z hľadiska technického a technologického posúdenia predmetnej činnosti zainteresované subjekty procesu posudzovania prezentovali súhlasné stanoviská k realizácii navrhovanej činnosti s určitými pripomienkami. Pripomienky všetkých orgánov zúčastnených na posudzovaní, sú zohľadnené v kapitole VI. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu posudzovania boli zväžené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení a posudku, vypracovanej odborne spôsobilou osobou. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovaná činnosť je možné realizovať v odporúčanom variante, ak budú splnené opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov a za vykonania štandardných opatrení počas prestavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

Celkovo bolo na MŽP SR doručených 20 písomných stanovísk od zástupcov zainteresovaných orgánov štátnej správy, samosprávnych orgánov, odborných organizácií, verejnosti a štyri záznamy z verejného prerokovania správy o hodnotení. Subjekty, ktoré sa písomne vyjadrili k navrhovanej činnosti odporúčajú navrhovanú činnosť buď bez pripomienok alebo za dodržania podmienok, ktoré boli premietnuté do kapitoly VI. tohto záverečného stanoviska. Žiaden zo subjektov, ktoré sa vyjadrili v rámci procesu posudzovania neboli proti realizácii navrhovanej činnosti.

Na základe priebehu a výsledkov verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, že námietky verejnosti sa týkali variantného riešenia a technických požiadaviek navrhovanej činnosti. Námietky boli posúdené a premietnuté do kapitoly VI. tohto záverečného stanoviska.

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

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Účelom monitorovacieho a informačného systému je získavať vlastným sledovaním a preberaním z existujúcich informačných zdrojov údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a tieto získané informácie spracovávať.

Pre overenie miery súladu medzi skutočnými a predpokladanými vplyvmi činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia navrhujem nasledujúci rozsah poprojektovej analýzy:

- Zabezpečiť pravidelné odborné porovnanie všetkých predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení navrhovanej činnosti so skutočným stavom a to v rozsahu a lehotách, určených príslušným povoľujúcim orgánom. V prípade zistenia negatívnych odchýliek od predpokladaného stavu, zabezpečiť realizáciu opatrení, aby podmienky určené pri povoľovacom konaní a stanovené v rozhodnutí boli splnené.
- Vypracovať samostatný komplexný „Program monitorovania“, podľa ktorého sa budú sledovať konkrétne vlastnosti prostredia a vyhodnocovať všetky možné nepriaznivé vplyvy železničnej trate na jednotlivé zložky životného prostredia. Program monitorovania musí zahŕňať aj povinnosť pravidelného ročného vyhodnocovania nameraných výsledkov. Po 5-tich rokoch monitorovania vykonať celkové zhodnotenie. Na jeho základe spracovať návrh monitorovania na ďalšie obdobie.
- Navrhnuť kontrolu dodržiavania stanovených podmienok monitorovania určených a schválených v rámci ďalšieho procesu povoľovania stavby.
- Kontrolovať dodržiavanie podmienok stavebného a kolaudačného rozhodnutia počas výstavby a prevádzky podľa právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a organizácií.

- Vykonávať školenia pracovníkov so zameraním na manipuláciu so škodlivými látkami a na riešenie havarijných situácií a mimoriadnych stavov.
- Zabezpečiť pri výstavbe a prevádzke navrhovanej činnosti podmienky ochrany zdravia pri práci a požiaro-bezpečnostné podmienky.

Zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy ako interaktívneho procesu charakterizovaného spätnou väzbou a prispôsbujúceho sa meniacej situácii v súlade s dosiahnutými poznatkami v pravidelných intervaloch, najmenej však v intervale ktorý určí v rozhodnutí príslušný štátny orgán.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania, podľa § 39 ods. 3 zákona, je navrhovateľ povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v zámere činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti. V rozhodnutí o povolení na užívanie stavby podľa zákona č.30/1976 Zb. v znení neskorších predpisov o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), by mal povoľujúci orgán na túto povinnosť navrhovateľa upozorniť.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. **Spracovateľa záverečného stanoviska**
Ministerstvo životného prostredia SR
odbor: environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Lucjak



v spolupráci s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva
so sídlom v Čadeči
MUDr. Jozef Pokorný
regionálny hygienik

2. **Potvrdenie správnosti údajov**
RNDr. Gašper Nížanský
Vymenovaný na zastupovanie riaditeľa odboru
environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR



(KRAJINNÝ)
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
odbor: ľudstva škúra 1
820 01 P R A T I Š L A V A
12

3. **Dátum vydania záverečného stanoviska**
8. 4. 2011