

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Poprad - Tatry (mimo) - Krompachy

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 1554/07/3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvu na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov navrhovateľa

Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo Bratislava,

2. Identifikačné číslo navrhovateľa

17314569

3. Sídlo navrhovateľa

Klemensovej ul. 8, 813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI ČINNOSTI

1. Názov

Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Poprad - Tatry (mimo) - Krompachy

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate, čo spočíva hlavne v prestavbe železničnej trate, za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov, a tým zlepšenia jej parametrov. Na základe rozhodnutia MDPT SR je potrebné modernizáciu koridorov pripravovať pre rýchlosť do 160 km. h⁻¹ s príslušným novým trakčným vedením, zabezpečovacím a oznamovacím zariadením a s tým súvisiacimi prevádzkovými zariadeniami.

3. Užívateľ

Železnice Slovenskej republiky

4. Umiestnenie

Modernizácie železničnej trate v úseku Poprad - Krompachy je viazaná na existujúci úsek železničnej trate č. 180. Stavba sa nachádza na území dvoch samosprávnych krajov, dvoch okresov a 23 katastrálnych území.

Kraje - Košický, Prešovský

Okresy - Poprad, Spišská Nová Ves

K. ú. - Poprad, Gánovce, Hozelec, Švábovce, Hôrka, Spišský Štiavnik, Vydrník, Hrabušice, Letanovce, Spišské Tomášovce, Smižany, Spišská Nová Ves, Teplička, Markušovce, Odorín, Matejovce nad Hornádom, Jamník, Chrasť nad Hornádom, Vítkovce, Olcnavá, Spišské Vluchy, Kolinovce, Krompachy.

5. Termín začatia a ukončenia

Termín začatia výstavby:	2011
Termín ukončenia výstavby:	2014
Doba modernizácia trate:	48 mesiacov

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Varianty

Navrhovaná činnosť, ktorá má 54,085 km, sa posudzovala v troch variantoch - červený (1), zelený (2) a modrý (3).

Celá trasa bola rozdelená na 5 úsekov, v ktorých sa vyskytovali buď všetky tri varianty, alebo len niektoré z troch, ako to uvádza nasledovná tabuľka:

Úsek	km	Dĺžka
Varianty		
Ú1 Krompachy - Kolinovce	143,092 - 147,200	4,108
Ú2 Kolinovce - Vítkovce	147,200 - 157,550	10,500
Ú3 Vítkovce - Matejovce	157,550 - 160,650	3,100
Ú4 Matejovce - Teplička	160,650 - 166,500	5,850
Ú5 Teplička - Poprad	166,500 - 197,177	30,677

Celková dĺžka

54,085

Poznámka k úseku Markušovce

V rozsahu hodnotenia zo dňa 30. 10. 2006 boli určené pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti okrem nulového variantu i 3 varianty uvedené v predloženom zámere. Vo variante 2 (zelenom), v okolí Markušoviec, viedla trasa územím Národnej prírodnej pamiatky Markušovské steny a tiež územím európskeho významu Vápence v doline Hornádu (SKUEV 0286). Pri upresňovaní trás jednotlivých variantov v správe o hodnotení projektant rešpektoval osobitne chránené územia a zmenil trasu vedúcu uvedeným chráneným územím. Vzhľadom na morfológické a funkčno-priestorové podmienky okolia Markušoviec sa stal severný obchvat obce Markušoviec nereálnym, a preto bol vypustený z uvažovaných variantných trás.

Technické a technologické riešenie

Modernizácia sa uskutoční za súčasnej prevádzky železničnej dopravy postupným vylučovaním koľají v železničných staniciach a zachovaním aspoň jednej priebežnej koľaje v medzistaničných úsekoch. Táto skutočnosť výrazne ovplyvní dobu výstavby modernizovaných traťových úsekov, ako aj železničných staníc. Miesta preložiek a vyrovnávania oblúkov sa vybudujú v predstihu s tým, že po vybudovaní sa prepoja s traťou vedenou v polohe pôvodného telesa.

Zmodernizujú a vybudujú sa dopravné a zástavky:

- 5 železničných staníc (Krompachy, Spišské Vlchy, Markušovce, Spišská Nová Ves, Vydrník);
- 10 zastávok (Kolinovce, Olcava, Vítkovce, Chrasť nad Hornádom, Matejovce nad Hornádom, Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce, Hôrka, Gánovce);
- 3 výhybne (Chrasť, Tomášovce, Hozelec).

Navrhuje sa úplné odstránenie nástupiskových prvkov z existujúcich nástupísk v železničných staniciach a zastávkach. Nástupiská v železničných zastávkach sa vybudujú vedľa obidvoch

koľají. Povrch nástupísk sa navrhuje s bezpečnostným označením aj pre nevidiacich a slabozrakých. Nástupiská budú prepojené mimoúrovňovými podchodmi, prístup na ne bude umožnený zastrešenými rampami. V zastávkach sa navrhujú prístrešky.

Všade sa navrhuje mimoúrovňové križovanie komunikácií a to cestnými alebo železničnými mostami, alebo sa priecestie zruší bez náhrady.

Navrhovaná trasa železničnej trate vedie čiastočne v existujúcom telese, čo dáva možnosť využitia existujúcich železničných mostov. Tieto bude potrebné upraviť, resp. zrekonštruovať tak, aby spĺňali normou požadované kritériá.

Smerové úpravy trate vyžadujú výstavbu piatich až šiestich dvojkoľajných tunelov, s osovou vzdialenosťou koľají 4, 2 m. Všetky tunely budú razené v prírodnom prostredí bez zástavby v ich nadloží.

Charakteristika navrhovaných tunelov

Úsek	Variant	Názov tunela	Dĺžka	žkm	Hornina (m ³)
1	V 1	Kolinovce	630	146,070 - 146,700	72 000
	V 3	Kolinovce	880	146,025 - 146,905	100 000
2	V 1	Olcnavá	1360	155,305 - 156,665	150 000
	V 2	Olcnavá	1355	155,310 - 156,665	150 000
	V 3	Olcnavá	1380	155,275 - 156,665	151 000
3	V 1	Chrasť	660	159,400 - 160,060	75 000
4	V 1	Markušovce	340	164,740 - 165,080	50 000
5	V 1	Kalmanka	500	167,930 - 168,430	57 000
	V 1	Hôrka	740	186,490 - 187,230	84 000

Pri výstavbe sa predpokladá zabudovanie hornín vyťažených z tunelov zárezov či z odrezov. Pieskovcové a ílovcové horniny budú zabudované do násypov, dolomitické horniny sa po predrvení môžu používať do podkladových vrstiev podvalového podlažia, do zásypov mostných opôr a podchodov, do násypového telesa.

Na trvalo a dočasné odňatých plochách sa predpokladá skrývka ornice s hrúbkou 30 cm. Ornica sa použije na zahumusovanie svahov zemného telesa navrhovanej železničnej trate a ostatok na rekultivácie.

Vzhľadom na predpokladané veľké rozvozné vzdialenosti, potrebu veľkého množstva betónu v krátkom čase je potrebné pozdĺž trate vybudovať mobilné betonárky. Na recykláciu a drvenie kameniva zo starého koľajového lôžka príp. starých betónových základov a konštrukcií sa použijú mobilné recyklačné linky. So zriadením mobilných betonárok sa uvažuje vedľa existujúcich železničných staníc Spišské Vlachy a Markušovce a so zriadením mobilných recyklačných liniek vedľa staníc Spišské Vlachy, Markušovce a Vydrník.

Zariadenia staveniska a potrebné skládkové plochy pre jednotlivé objekty tunelov, mostov a mostných estakád sa navrhujú umiestniť v mieste výstavby týchto objektov.

Na príjazd sa použijú existujúce komunikácie a dočasné staveniskové (spevnené, či nespevnené) komunikácie k trase a v trase budúcej železničnej trate.

Opustené časti existujúceho zemného telesa po vbudovaní nových častí železničnej trate a dočasné zábery sa navrhujú rekultivovať tak, že po odstránení koľajového roštu a odťažení koľajového lôžka sa povrch existujúceho zemného telesa urovná a tieto plochy sa upravujú zahumusovaním s rozprestretím sňatej ornice. Takto upravené plochy sa navrhujú zatravníť prípadne opatriť náhradnou výsadbou krovín a drevín. Plochy zariadenia stavenísk a staveniskové prístupové komunikácie sa po výstavbe upravujú a zahumusujú.

Po znesení koľajového roštu a koľajového lôžka je možné existujúce opustené zemné teleso ponúknuť miestnym samosprávam na jeho iné využitie.

Po ukončení prevádzky sa v existujúcom dvojkoľajnom tuneli s dĺžkou 160 m pri železničnej zastávke Spišský Štiavnik odstráni koľajový rošt a koľajové lôžko sa odťaží. Tunnel sa navrhuje v

miestach portálov zamurovať a aspoň v jednej zo stien osadiť vstupnú bránu pre vozidlá a dvere pre vstup osôb, príp. len dvere pre vstup osôb v závislosti na využití priestorov tunela. K takémuto portálu sa navrhuje vybudovať prístupovú komunikáciu v závislosti na využití tunela. V dotknutom úseku sa nachádzajú dve regionálne jednokoľajné trate: Levoča - Spišská Nová Ves a trať Spišské Podhradie - Spišské Vlasy. Obidve regionálne dráhy zostanú zapojené prostredníctvom prípojných železničných staníc na hlavnú trať.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie a prerokovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvu na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) vypracovala fa. SIRECO, spol. s r. o. Správa o hodnotení bola odovzdaná na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) dňa 31. 1. 2007.

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

MŽP SR po skontrolovaní náležitostí rozoslalo správy o hodnotení týmto subjektom: dotknutým mestám - Poprad, Spišská Nová Ves, Krompachy, Spišské Vlasy; dotknutým obciam - Gánovce, Hozelec, Švábovce, Hôrka pri Poprade, Spišský Štiavnik, Vydriák, Hrabušice, Letanovce, Spišské Tomášovce, Smižany, Teplička, Markušovce, Odorín, Matejovce, Jamník, Chrasť nad Hornádom, Vítkovce, Olcava, Kolinovce; dotknutým orgánom - Úrad Prešovského samosprávneho kraja; Úrad Košického samosprávneho kraja; Krajský pozemkový úrad v Prešove; Krajský pozemkový úrad v Košiciach; Krajský úrad pre cestnú dopravu a PK v Prešove; Krajský úrad pre cestnú dopravu a PK v Košiciach; Obvodný úrad v Poprade, odbor krízového riadenia; Obvodný úrad v Spišskej Novej Vsi, odbor krízového riadenia; Obvodný úrad životného prostredia v Poprade; Obvodný úrad životného prostredia v Spišskej Novej Vsi; Obvodný úrad pre cestnú dopravu a PK v Poprade, Obvodný úrad pre cestnú dopravu a PK v Spišskej Novej Vsi, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Spišskej Novej Vsi; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Spišskej Novej Vsi; Obvodný lesný úrad v Spišskej Novej Vsi; Obvodný lesný úrad v Poprade; Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Banská Štiavnica; Ministerstvo obrany SR; Obvodný bankský úrad v Košiciach; Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia dráh a železničnej dopravy; Úrad pre reguláciu železničnej dopravy v Bratislave.

MŽP SR zároveň zverejnilo správu o hodnotení na internetovej stránke www.enviroportal.sk. Dotknuté mestá a obce v termíne do 30 dní od doručenia správy o hodnotení zvolali 5 verejných prerokovaní.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery prerokovania.

Verejné prerokovania správy o hodnotení s verejnosťou sa uskutočnili v piatich obciach:

Dňa 13. 3. 2007 o 13,00 hodine pre mesto Krompachy a obce Spišské Vlasy

(28 prítomných)

Dňa 13. 3. 2007 o 17,00 hodine pre obce Kolinovce a Olcava

(25 prítomných)

Dňa 14. 3. 2007 o 13,00 hodine pre mesto Spišská Nová Ves

(50 prítomných)

Dňa 13. 3. 2007 o 17,00 hodine pre obce a obce Hrabušice, Letanovce, Spišské Tomášovce, Smižany, Teplička, Markušovce, Odorín, Matejovce nad

Hornádom, Jamník, Chrast' nad Hornádom a Vítkovce

(56 prítomných)

Dňa 15. 3. 2007 o 15,00 hodine pre mesto Poprad a obce Gánovce, Hozelec, Švábovce, Hôrka, Spišský Štiavnik a Vydrník

(16 prítomných)

Všetky verejné prerokovania mali rovnaký program:

- otvorenie
- oboznámenie prítomných s technickým riešením
- oboznámenie prítomných s vplyvmi navrhovanej činnosti na životné prostredie
- diskusia
- záver

Vyhodnotenie záverov verejných prerokovaní

Mesto Krompachy a obce Spišské Vluchy, Kolinovce a Olcava

10 diskusných príspevkov o týchto okruhoch

- požiadavka výpočtu záberu lesného pôdneho fondu po výbere variantu,
- vykonať pasportizáciu budov, kvôli vibráciám,
- riešiť majetkovo - právne vzťahy.

Všetky otázky boli navrhovateľom zodpovedané. Nikto nevzniesol záporné stanovisko.

Mesto Spišská Nová Ves a obce Hrabušice, Letanovce, Spišské Tomášovce, Smižany, Teplička, Markušovce, Odorín, Matejovce nad Hornádom, Jamník, Chrast' nad Hornádom a Vítkovce .

Bez pripomienok.

Mesto Spišská Nová Ves a obce Hrabušice, Letanovce, Spišské Tomášovce, Smižany, Teplička, Markušovce, Odorín, Matejovce nad Hornádom, Jamník, Chrast' nad Hornádom a Vítkovce.

- Návrh Ing. V. Bondarenka na „Priame spojenie podchodu s budovou železničnej stanice“ v Spišskej Novej Vsi.
- Starosta obce Smižany - obec žiada, aby bol prechod smerom z obce do osady aj pre osobné vozidlá.
- Spoločnosť RESA - ako budú riešené nástupištia?

Odpoveď - projekt rieši len trať, nástupištia ostanú neriešené.

Všetky otázky boli navrhovateľom zodpovedané. Nikto nevzniesol záporné stanovisko.

Mesto Poprad a obce Gánovce, Hozelec, Švábovce, Hôrka, Spišský Štiavnik a Vydrník - Spoločným vyjadrením obcí Gánovce, Hozelec a Spišský Štiavnik vznesené požiadavky:

- Zachovanie názvu železničnej zastávky Spišský Štiavnik.
- Zachovanie železničného mosta v Hozelci pre automobily pre zvoz dreva v km 191.
- Kompletne rekonštruovať železničnú zastávku v Gánovciach.
- Zrealizovať v rámci stavby cestný nadjazd na ceste Gánovce - PD ŠM Poprad v km 193,5.
- Železničný most v km 195,250 k záhradkárskej osade riešiť pre osobné motorové vozidlá.
- Podchod pod železnicou na ul. Levočská z Popradu v km 196,250 riešiť pre osobné motorové vozidlá.

Všetky otázky boli navrhovateľom zodpovedané. Nikto nevzniesol záporné stanovisko.

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

K správe o hodnotení boli v zákonom stanovenom termíne zaslané stanoviská od týchto subjektov:

Ministerstvo obrany SR, sekcia obranného plánovania a manažmentu zdrojov, odbor podpory obrany a infraštruktúry (list č. SEOPMZ-10-348/2006OdPOI zo dňa 23. 2. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení a nepreferuje žiadny variant.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia riadenia projektov (list č. 103143/2007-SRP/7824 zo dňa 28. 2. 2007)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Navrhovaná činnosť je v súlade so zámermi MDPT SR.

Ministerstvo vnútra SR, prezídium Hasičského a záchranného zboru (list č. PHZ-572/OP-2007 zo 14. 3. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Úrad Prešovského samosprávneho kraja, odbor strategického rozvoja (list č. 2417/2007/ODDVPZP-002 zo dňa 7. 3. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor územného plánovania (list č. 762/2007-Rv15/5393 zo dňa 27. 2. 2007)

navrhuje kombináciu variantov:

úsek č. 1 - variant č. 1 (červený)

úsek č. 2 - variant č. 3 (modrý)

úsek č. 3 - variant č. 3 (modrý)

úsek č. 4 - kombinácia variantu 1, 2

úsek č. 5 - variant č. 1 (červený)

K správe o hodnotení nemá zásadné pripomienky.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Košiciach (list č. Dopr - 07/00166 zo dňa 15. 2. 2007)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Prešove (list č. 2007/00351 zo dňa 8. 2. 2007)

k predloženej správe o hodnotení pre cesty I. triedy nemá pripomienky.

Nesúhlasí s popísaným riešením železničného mosta nad cestou I/67 Poprad - Kežmarok v žkm 196,81. Pri jeho prestavbe žiada jeho dĺžku navrhnuť tak, aby umožnil premostenie štvorpruhovej komunikácie - nie iba terajšej dvojpruhovej. Požiadavka vyplýva zo súčasného stavu cesty I/67 v predmetnom úseku. V danom území sa v súčasnosti začala výstavba diaľnice. Ako privádzač na diaľnicu má slúžiť rekonštruovaná cesta I/67 v úseku Poprad - Matejovce. Navrhovaná úprava však končí pri železničnom moste nad cestou I/67, ktorý svojou dĺžkou umožňuje premostenie iba dvojpruhovej cesty. Žiada, aby tento problém dopravy v meste Poprad bol riešený pri tejto stavbe, pretože súčasný železničný most svojou dĺžkou neumožňuje previesť štvorpruhovú cestu, ktorá sa už pred týmto mostom od mesta Poprad začína stavať za mostom v smere do Matejoviec, ako diaľničný privádzač. Odporúča tento problém riešiť v spolupráci so SSC v Bratislave.

Krajský pozemkový úrad v Košiciach (list č. 2007/00057 zo dňa 7. 3. 2007)

k správe o hodnotení nemá pripomienky s konštatovaním, že pre záber PP sa javí najvýhodnejší variant č. 2.

Krajský pozemkový úrad v Prešove (list č. 2007/00051 zo dňa 12. 2. 2007)

k správe o hodnotení nemá pripomienky s konštatovaním, že pre záber PP sa javí najvýhodnejší variant č. 2, prípadne č. 3.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Spišskej Novej Vsi (list č. 536/2007 zo dňa 20. 2. 2007)

za najoptimálnejšiu kombináciu variantov v jednotlivých úsekoch považuje:

úsek č. 1 - variant č. 3

úsek č. 2 - variant č. 3

úsek č. 3 - variant č. 3

úsek č. 4 - variant č. 2

úsek č. 5 - variant č. 1

Žiada pri vypracovaní projektovej dokumentácie najoptimálnejšej trasy:

- Predložiť návrh využitia, resp. deponovanie prebytočnej časti výkopového materiálu s rekultiváciou predmetného územia.
- Navrhnuť protihlukové opatrenia pri kontakte železnice so sídlami.
- Minimalizovať negatívne faktory pri zriaďovaní zariadení stavenísk.
- Mobilné zariadenie na výrobu betónu a recyklačné linky lokalizovať tak, aby sa ich prevádzkou neznehodnocovalo obytné prostredie (Markušovce, Spišské Vlasy).

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade (list č. PP327/2/2007 zo dňa 7. 3. 2007)

súhlasí so správou o hodnotení bez pripomienok.

Obvodný lesný úrad v Poprade (list č. 07/612/136/L zo dňa 6. 3. 2007)

nemá námietky k správe o hodnotení.

Obvodný lesný úrad v Spišskej Novej Vsi (list č. 2007/00050 zo dňa 12. 2. 2007)

nemá námietky k správe o hodnotení.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade (list č. ORHZ - 115/OPP2007/Z zo dňa 23. 2. 2007)

odstúpenie správy o hodnotení MV SR - prezídiu HaZZ v Bratislave.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Spišskej Novej Vsi (list č. ORHZ - 553-5/OPP-2007 z 9. 2. 2007)

odstúpenie správy o hodnotení MV SR - prezídiu HaZZ v Bratislave.

Obvodný úrad životného prostredia v Poprade, odbor ochrany prírody a krajiny (list č. 2007/00353/02-HA zo dňa 2. 3. 2007)

konštatuje, že riešené územie nie je súčasťou veľkoplošných chránených území. Navrhovanou činnosťou je priamo dotknutá dolina Gánovského potoka, kde sú zachovalé hydrické biotopy a biotopy chránených druhov rastlín a živočíchov. Žiada v ďalšom stupni PD voliť technické riešenie, ktoré vylučujú resp. minimalizujú zásahy do týchto biotopov (premostenie).

Obvodný úrad životného prostredia v Poprade, odbor ochrany ovzdušia (list č. 2007/00420/1a zo dňa 14. 2. 2007)

uvádza, že navrhovaná činnosť nie je zdrojom znečisťovania, a preto nemá pripomienky.

Obvodný úrad životného prostredia v Poprade, odbor odpadového hospodárstva (list č. 2007/00417/02-3P zo dňa 19. 2. 2007)

konštatuje súlad vypracovanej správy so zákonmi č. 525/2003 Z. z. a 223/2001 Z. z. vyhlášky č. 284/2001 Z. z. a v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby žiada doplniť množstvá a konkrétny spôsob nakladania s odpadmi podľa zákona.

Obvodný úrad životného prostredia v Spišskej Novej Vsi (list č. 2007/00142/kMU zo dňa 5. 3. 2007)

zaslal stanovisko podľa jednotlivých úsekov:

Úsek ochrany prírody a krajiny - bez pripomienok

Úsek ochrany vôd: bez pripomienok, s požiadavkou dodržať zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách,

Úsek odpadového hospodárstva: bez pripomienok, s požiadavkou dodržať zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch,

Úsek ochrany ovzdušia: bez pripomienok.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Poprade (list č. 373/07-BC 10/24 - Ly zo dňa 22. 2. 2007)

nemá pripomienky ani iné námietky k správe o hodnotení.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Spišskej Novej Vsi (list č. VD/07/0267-002-BL zo dňa 23. 2. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Obvodný úrad v Poprade, odbor krízového riadenia (list č. OKR/2007/27-020 zo dňa 13. 2. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Obvodný úrad v v Spišskej Novej Vsi, odbor krízového riadenia (list č. C/2007/02622-2 zo

dňa 14. 2. 2007)

nemá pripomienky k správe o hodnotení.

Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. (list č. 986/2007 zo dňa 23. 2. 2007)

súhlasí s tým, že optimálny, z pohľadu minimalizovania zásahov, sa javí zelený variant, v zásade aj červený variant. Najnevhodnejšie riešenie z vodohospodárskeho hľadiska predstavuje modrý variant.

Žiada:

- pri skracovaní oblúkov pôvodnej trasy železničnej trate rešpektovať jestvujúce prietokové pomery samotných vodných tokov, ako aj ich inundačné územia;
- zabezpečiť ochranu pred prietokmi Q_{100} vôd a z dôvodu ochrany stability železničných násypov odporúča zaoberať sa opevnením ohrozovaných násypov a tiež stabilizáciou brehov dotknutých vodných tokov a to najmä v úsekoch, ktoré sú v tesnom kontakte s navrhovanou trasou železničnej trate a tiež v miestach navrhovaných aj pôvodných mostných objektov. V ďalšom stupni PD, v miestach na styku stavby s inundačným územím a na križovaní s vodnými tokmi, návrh výšky nivelety koľají, ako aj samostatné železničné teleso upresniť na základe hydrotechnických výpočtov pri zohľadnení prietokov Q_{100} . Pri technickom riešení postupovať v súlade s ČSN 73 6822;
- prehodnotiť aj kapacity súčasných - zachovávaných mostných objektov a priepustov, vzhľadom na prietok Q_{100} z dôvodu možnej zmeny parametrov (zanesenia) pôvodne uvažovaných korýt vodných tokov a tiež z dôvodu zmien hydrologických údajov a aktualizácie povodňových prietokov, ktoré vyhodnocuje a poskytuje SHMÚ Bratislava;
- dimenzovať nové železničné mosty na prietok Q_{100} ;
- pracovať povodňový plán zabezpečovacích prác podľa § 5 (ods. 5 a 6) zákona č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami, slúžiacich na ochranu železničných zariadení;
- zohľadniť § 49 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, ktorý oprávňuje správcu vodných tokov pri výkone správy vodného toku, vodných stavieb užívať pobrežné pozemky;
- pri odvádzaní dažďovej vody, vody zo striech a spevnených plôch, realizovať opatrenia na zadržanie „pridaného odtoku“ v území tak, aby odtok z daného územia do recipientu nebol zvýšený voči stavu pred realizáciou stavby a aby nedošlo k zhoršeniu kvality vody v recipiente.

Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., doplňujúce stanovisko (list č. 1231/2007 zo dňa 7. 3. 2007)

odporúča minimalizovanie zásahov do vodných tokov, najmä do toku Hornádu, ktorého inundačné územie sa v prípade realizácie návrhov značne zredukuje možným negatívnym dôsledkom na nižšie položené úseky, ako aj na ekologickú stabilitu územia. Z uvedeného dôvodu v zásade súhlasí s vybratým optimálnym riešením trasy, pri ktorom sa znižuje počet križovaní trate s riekou Hornád s dôrazom na zachovanie vybraného variantu 3 v úseku 1, v ktorom by výber variantu 1 spôsobil zásah aj do iných vodohospodárskych objektov (hať Krompachy, derivačný kanál, odberné miesto, MVE).

Vzhľadom na to, že sa jedná o značne dlhú líniovú stavbu so zásahom do inundačného územia rieky Hornád, v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie žiada vypracovať hladinový režim rieky Hornád v úseku rkm 95,000 - 137,000, ktorý by jednoznačne preukázal vplyv prietokov Q_{100} rieky Hornád na predmetnú stavbu v celej jej komplexnosti, vrátane mostných objektov.

Z dôvodu, že vodný tok Hornád a jeho dotknuté prítoky sú v rámci záujmového územia navrhovanej stavby zväčša neupravené, žiada zabezpečiť ochranu stavby pred prietokmi Q_{100} . Zároveň z dôvodu ochrany stability železničných násypov odporúča zaoberať sa tiež stabilizáciou brehov dotknutých vodných tokov v úsekoch, ktoré sú v tesnom kontakte s navrhovanou trasou železničnej trate, predovšetkým v súbehoch s riekou Hornád a tiež v miestach navrhovaných aj pôvodných mostných objektov a estakád.

Upozorňuje na potrebu opevnenia železničných násypov pred nežiadúcim účinkom prúdiacej

vody v úsekoch súbehov s vodnými tokmi.

Štátna ochrana prírody SR, regionálne centrum ochrany prírody v Tatranskej Štrbe, Správa TANAP (list č. TANAP/147/07 zo dňa 13. 3. 2007)

apeluje na potrebu maximálne šetrnej realizácie stavby v kritických úsekoch, bez zbytočných zásahov do prírodného prostredia.

Odporúča v oblastiach, kde je trasa vedená v blízkosti rozsiahlejších lesných komplexov oplotiť, z dôvodov migrácie zveri cez železničnú trať.

Konkrétne premostenia a oplotenia odporúča riešiť v etape územného konania.

Štátna ochrana prírody SR, Správa NP Slovenský raj (list č. NPSR/150/07-Ekol. zo dňa 30. 3. 2007)

Odporúča kombináciu variantov a to

1. úsek - variant 3
2. úsek - variant 3
3. úsek - variant 3
4. úsek - variant 2
5. úsek - variant 1

Konštatuje, že správa o hodnotení dostatočne popisuje vplyv navrhovanej činnosti na chránené územia a na biotopy.

ARCH-EKO, ateliér architektúry, urbanizmu a ekológie s. r. o., Banská Bystrica (list č. AE18/07-MG zo dňa 14. 3. 2007)

žiada

- riešiť modernizáciu železničnej trate aj z pohľadu existujúceho vlečkového systému firiem;
- riešiť modernizáciu železničnej trate aj vo vzťahu k funkčno-priestorovým a kompozičným podmienkam staničných a predstaničných priestorov (statická automobilová doprava, pešia premávka a ďalšie);
- riešiť problematiku optimálnej lokalizácie navrhovanej železničnej zastávky Madarás“, vrátane dopravných väzieb v prepojení na vnútromestský a vonkajší dopravný systém mesta.

Mesto Poprad (list č. 1496/315/2007 zo dňa 21. 3. 2007)

súhlasí s navrhovanou činnosťou za týchto podmienok:

- pri stavbe železničného mosta nad cestou I/67 Poprad - Kežmarok v žkm 196/81 jeho dĺžku navrhnuť tak, aby umožnil premostenie štvorpruhovej komunikácie a nie iba terajšej dvojpruhovej;
- pri stavbe železničného mosta nad riekou Poprad jeho dĺžku navrhnuť tak, aby umožnil premostenie aj cyklistického chodníka, ktorý je vedený súbežne s riekou Poprad;
- medzi žkm 195,5 a 195 riešiť premostenie okrsku "H" z ulice L. Svobodu podľa platného ÚPD.

Mesto Krompachy (list č. 2167-13/2006 zo dňa 15. 3. 2007)

žiada

- riešiť v spolupráci so spracovateľom dokumentácie „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, traťový úsek Krompachy (mimo) - Kysak II. etapa žkm 133,100 - 143,092“ odvádzanie vôd potoka Ryna;
- zosúladiť činnosť a št. cestu II/547, so zámerom Kovohuty, a. s., pri riešení rekultivácie tohto územia;
- riešiť celkovú rekonštrukciu železničnej stanice Krompachy;
- riešiť existujúci podchod medzi ulicou Družstevnou a Hornádskou obdobne novonavrhovaným podchodom;
- počas realizácie stavby žiada zabezpečiť nepretržitý prístup k výrobným podnikom na ul. 29. augusta a Hornádskej;
- navrhnuť v rámci stavby nový most nad železničnou traťou a zosúladiť riešenie s napojením na MK ul. SNP a 29. augusta a navrhovanú preložku št. cesty II/547 v súlade s ÚP

mesta Krompachy;

- na trase realizovať nevyhnutné protihlukové opatrenia;
- zabezpečiť pasportizáciu stavbou dotknutých komunikácií, mostov a rodinných domov;
- za asanované domy poskytnúť nové;
- v časti ul. Jesenského pri rodinných domoch je slepá ulica, preto prístup na stavenisko je potrebné zabezpečiť z inej strany.

Na realizáciu odporúča variant č. 3.

Mesto Spišská Nová Ves (list č. 20-447/2007-IV zo dňa 14. 3. 2007)

nemá zásadné pripomienky k navrhovanej činnosti.

Požaduje zriadiť železničnú zastávku „MADARAS“ komplexne, vrátane napojenia na existujúcu dopravnú sieť a pripravované zámery v oblasti dopravných stavieb ako je pripravovaný juhovýchodný obchvat - preložka št. cesty II/533, atď.). Uvedené požaduje riešiť už v štádiu územného povoľovacieho konania.

Taktiež požaduje už v štádiu územného povoľovacieho konania riešiť podchod v časti Telep, ktorý bude slúžiť aj pre IBV Modrý vrch a prístup na polikliniku.

K stanovisku bola pripojená **Zápisnica zo zasadnutia Mestského výboru č. 9** (list zo dňa 16. 10. 2006), v ktorej sa žiada zohľadnenie požiadavky občanov mestskej časti Telep, aby bol podchod na nástupištia v záujme bezpečnosti prechodu peších predĺžený až na Radlinského ulicu.

Ing. Bernard Lapšanský (list zo dňa 12. 3. 2007)

navrhuje alternatívne riešenie bezpečného prechodu pre obyvateľov mestskej časti Telep a Modrý vrch v Spišskej Novej Vsi - visutú lávku v mieste terajšieho služobného priechodu, ktorá by bola ponad trať a aj ponad chodník, mohla by byť bezbariérová a zastrešená.

Obec Gánovce, obec Hozelec, obec Spišský Štiavnik, spoločné vyjadrenie (list zo dňa 15. 3. 2007)

žiadajú:

- zachovanie názvu stanice Spišský Štiavnik;
- zachovanie železničného mosta pre automobily pre zvoz dreva v km 191 na k. ú. Hozelec;
- kompletnú rekonštrukciu železničnej zástavky Gánovce spoločne s nástupišťami;
- zriadenie staveniska pre estakádu v žkm 193 konzultovať s obcou Gánovce;
- zrealizovať cestný nadjazd na ceste Gánovce - PD v žkm 193,5 s kompletnými nájazdmi;
- železničný most v žkm 195,250 riešiť pre prejazd osobných motorových vozidiel.

Archeologický ústav SAV, pracovisko Spišská Nová Ves (list č. 70/07 zo dňa 7. 3. 2007)

súhlasí s navrhovanou činnosťou za dodržania zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku pri postupe pri objavení archeologických nálezísk (oznamovanie nálezísk, vytváranie podmienok pre archeologický záchranný výskum, a ďalšie).

Okresné riaditeľstvo Policajného zboru Spišská Nová Ves Ing. Martin Lukáč, (list zo dňa 14. 3. 2007)

požaduje v PD presne uviesť riešenie križovania železničnej trate s cestami.

Slovenská správa ciest v Spišskej Novej Vsi (list č. 2479/3120/07 zo dňa 7. 3. 207)

požaduje v prípade dotyku železnice s cestami I. triedy predložiť príslušnú dokumentáciu na vyjadrenie.

Národná diaľničná spoločnosť, OZ Prešov (list zo dňa 14. 3. 2007)

nemá k navrhovanej činnosti pripomienky.

Ing. Viktor Bondarenko (list zo dňa 14. 3. 207)

zaslal návrh prepojenia podchodu s budovou železničnej stanice, nakoľko súčasné riešenie nie je vhodné.

Miroslav Martov, Mária Dubecká, Krompachy (list zo 16. 3. 2007)

nesúhlasia so zásahom stavby - asanáciou rodinného domu v Kolinovciach č.64.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

MŽP SR určilo na spracovanie odborného posudku podľa § 36 ods. 2 zákona Ing. Ľuboša Čižmára, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 379/06-OPV.

Menovaný vypracoval odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení vrátane prílohy, doručených 29 stanovísk k nej, 5 zápisov z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, podkladových materiálov a doplňujúcich informácií poskytnutých spracovateľom správy o hodnotení, ako aj vlastných poznatkov realizácie obdobných činností.

Konštatuje, že správa o hodnotení bola predložená z hľadiska poskytovaných údajov v kompletnom, zákonom stanovenom rozsahu. Boli predložené variantné riešenia navrhovanej činnosti + nulový variant (ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) v súlade s platnou územno-plánovacou dokumentáciou, ktorá bola podrobená strategickému environmentálnemu hodnoteniu. Na základe vyššie uvedeného konštatuje, že predložená správa o hodnotení v zásade uvádza a analyzuje kladné a záporné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie. Správa o hodnotení preukázala, že realizácia navrhovanej činnosti po objektivizovaní výberu variantu a po splnení podmienok a opatrení na minimalizovanie negatívnych dôsledkov realizácie navrhovanej činnosti je v súlade s platnými normami a kritériami humánno-environmentálnej únosnosti. Pozitívne aspekty prevádzky prevažujú nad čiastočne eliminovanými dôsledkami realizácie a sú udržateľné.

Odporúča vydať kladné stanovisko posudzujúceho orgánu so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie alebo zníženie negatívnych vplyvov realizácie navrhovanej činnosti podľa nižšie uvedeného návrhu. Odporúčania a závery z odborného posudku boli využité ako podklad pri vypracovaní kapitoly V/3 záverečného stanoviska.

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

Súlad s územno-plánovacou dokumentáciou

Navrhovaná trasa vo všetkých variantoch s väčšími či menšími odchýlkami kopíruje v koridore existujúcu trasu a tým, že jej vedenie ako celku je v súlade s celoslovenskou koncepciou železničných tratí je zapracovaná v územných plánoch miest a obcí.

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo sa zásadne kvalitatívne odlišujú z hľadiska špecifík pôsobenia a rozdeľujú sa na:

- Vplyvy na obyvateľov dotknutého územia bývajúcich v okolí trasy modernizovanej železničnej trate. Títo budú dočasne negatívne ovplyvnení hlavne výstavbou železničnej trate. Z pozitívnych vplyvov sa ich týkajú okrem prínosov pre cestujúcu verejnosť modernizované stanice a zastávky, skvalitnenie informačného systému v jednotlivých staniach, zvýšenie bezpečnosti v obci i na celkom k. ú.
- Vplyvy na cestujúcu verejnosť, ktorá bude užívateľom, pre túto verejnosť prínosom v modernizácii železničnej trate. Medzi prínosy modernizácie železničnej trate patrí zvýšenie kultúry cestovania a komfortu jazdy, rýchlosť prepravy, bezpečnosť dopravnej trasy, zníženie hlukových emisií a vibrácií a iné.

Kým druhá kategória obyvateľov - cestujúca verejnosť je neadresná, prvá kategória sa dá kvantifikovať počtom obyvateľmi miest a obcí, ktorí budú dotknutí realizáciou stavby.

Stavebný ruch, ktorý bude pôsobiť počas výstavby, pokladáme za dočasný negatívny vplyv.

Trvalým negatívnym vplyvom budú estakády nad obytným územím, ktorý bol identifikovaný v úseku 1, variante 1 a 3 (nad obytnými domami v Kropáčoch, ktoré budú pravdepodobne asanované) a v úseku 4, variante 1 (most nad osadou Oľša, Markušovce).

Po ukončení výstavby, počas prevádzky železničnej trate, bude ovplyvnenie obyvateľov trvalé, kvalitatívne odlišné podľa toho, či sa nová zastávka resp. stanica priblíži alebo oddiali.

Vplyvy na dostupnosť nových železničných zastávok a staníc:

Niektoré železničné zastávky sa posunú, niektoré ostanú na pôvodnom mieste. Vplyvy sú vyhodnotené podľa variantov:

Variant 1

Nová železničná stanica Spišské Vlachy bude cca o 500 m bližšie pri meste Spišské Vlachy, zlepši sa jej dostupnosť pre väčšinu obyvateľov.

Nová železničná zastávka Olcnavá bude cca o 400 m ďalej od obce Olcnavá, pre väčšiu časť obyvateľov sa zhorší sa dostupnosť na železničnú zastávku.

Nová železničná zastávka Chrasť nad Hornádom bude cca o 500 m ďalej, na východnom okraji obce, jej dostupnosť pre obyvateľov vo východnej časti sa zhorší a pre obyvateľov západnej časti sa zlepši.

Nová železničná zastávka Matejovce bude mimo obce, zhorší sa jej dostupnosť pre časť obyvateľov.

Nová železničná zastávka Letanovce bude mimo obce, zhorší sa jej dostupnosť pre časť obyvateľov cca o 200 m.

Nová železničná stanica Vydrník bude sčasti v pôvodnej polohe, jej dostupnosť pre obyvateľov ostane nezmenená.

Nová železničná zastávka Hôrka bude mimo obce Hôrka aj Spišský Štiavnik, zhorší sa jej dostupnosť pre obyvateľov cca o 400 m a zlepši sa pre obyvateľov Primoviec.

Nová železničná zastávka Gánovce bude mimo obce, zhorší sa jej dostupnosť pre časť obyvateľov cca o 200 m.

Variant 3

Nová železničná stanica bude cca o 500 m bližšie pri meste Spišské Vlachy, zlepši sa jej dostupnosť pre väčšinu obyvateľov.

Nová železničná zastávka Olcnavá bude cca o 600 m ďalej od obce Olcnavá, zhorší sa jej dostupnosť.

Nová železničná zastávka Chrasť nad Hornádom bude cca o 200 m južnejšie, jej dostupnosť pre obyvateľov severnej časti sa zhorší.

Asanácia objektov

Predpokladá sa asanácia objektov:

Variant 1

Úsek 1 - tri budovy: v Krompachoch jedna budova (rodinný dom) a v Kolinovciach dve budovy (rodinné domy)

Úsek 3 - päť budov (dva rodinné domy, jedna hrubá stavba rodinného domu, jedna hospodárska budova rodinného domu, budova dnešnej železničnej zastávky) v obci Chrasť nad Hornádom

Úsek 4 - deväť budov: šesť neobývaných budov v osade Oľša (Markušovce), tri budovy v obci Markušovce

Úsek 5 - cca 10 objektov v záhradkárskej osade pri objekte bývalého mäsokombinátu a pred železničnou stanicou Spišská Nová Ves, v železničnej stanici Vydrník budova skladu, v Gánovciach budova železničnej zástavky

Variant 2

Úsek 2 - tri neobývané budovy v železničnej stanici Spišské Vlachy

Úsek 4 - rozostavaná ČOV v obci Matejovce nad Hornádom, dve železničné budovy v obci Markušovce

Variant 3

Úsek 1 - šesť budov: v Krompachoch štyri bytové domy, dve budovy (rodinné domy) v Kolinovciach

Úsek 3 - dve budovy v obci Chrasť nad Hornádom (jeden rodinný dom, jedna budova kultúrneho domu s obecným úradom)

Tento vplyv je obzvlášť veľký pre dotknutú skupinu obyvateľov, lebo zasahuje do súkromného vlastníctva.

Zdravotné riziká

Počas výstavby sa stavebné práce väčšinou budú vykonávať vo voľnej krajine, mimo sídiel a menej v staniciach resp. zastávkach. Obyvateľstvo bude dotknuté dopravou súvisiacou s výstavbou, ktorá bude produkovať zvýšený hluk, prašnosť a exhaláty. Stavebná doprava bude pôsobiť dočasne a nepravidelne a môže spôsobiť dopravné kolízie, čo možno pokladať za isté zdravotné riziko dotknutého obyvateľstva.

Počas prevádzky navrhovanej železničnej trate sa neočakávajú také vplyvy na obyvateľstvo, ktoré by ovplyvnili jeho zdravotný stav.

Nahradenie železničných priecestí mimoúrovňovým križovaním v obývaných zónach zníži hladinu hluku cca o 20 - 30 % a zvýši bezpečnosť obyvateľstva.

Negatívne vplyvy počas prevádzky sa budú aj naďalej prejavovať v emisiách hluku. Realizáciou protihlukových opatrení sa v porovnaní so súčasným stavom zníži zaťaženie obývaného územia hlukom, čo možno považovať za pozitívny vplyv navrhovaného zámeru.

Narušenie pohody a kvality života

Pozitívny vplyv modernizácie všetkých variantov na všetkých cestujúcich sa predpokladá počas prevádzky, a to skrátením jazdného času, zlepšením kultúry cestovania a komfortu jazdy (plynulosť jazdy, možnosť využitia komfortnejšieho typu vozňov, kvalitnejšie prostredie interiéru a exteriéru železničných staníc a zastávok).

Negatívne vplyvy výstavby modernizovanej železničnej trate sa budú prejavovať zvýšením dopravy a činnosti stavebných mechanizmov (hluk, prašnosť), dočasným obmedzením premávky a stavebnými zásahmi vyplývajúcimi z modernizácie (preložky elektrických vedení, výstavba mostných objektov, tunelov, rušenie železničných priecestí, prebudovanie železničných staníc, zastávok a pod.). Týmto bude dočasne narušená pohoda a kvalita života obyvateľov dotknutých obcí.

Trvalým negatívnym vplyvom na časť obyvateľov bude pôsobenie estakád v blízkosti obytných domov.

Asanácia objektov a redukcia počtu pozemkov v záhradkárskej osade mierne negatívne ovplyvní možnosti tohto typu oddychových aktivít.

Asanáciu obytných objektov možno považovať za dlhodobý vplyv, adaptácia ich obyvateľov na nové prostredie trvá oveľa dlhšie ako výstavba.

Vplyvy na horninové prostredie

Najzávažnejším vplyvom na horninové prostredie bude výstavba tunelov. Vzhľadom na to, že v súčasnosti nebol vykonaný geologický a hydrogeologický prieskum, nie sú známe podmienky, v ktorých sa budú tunely budovať, vplyvy na horninové prostredie sú iba predpokladané. Celkovo je navrhovaných šesť nových tunelov, v úsekoch 1 až 4 po jednom a v úseku 5 dva. Varianty sú z hľadiska množstva vyťaženej horniny z navrhovaných tunelov porovnateľné, výnimkou je tunel Kolinovce, kde množstvo vyťaženej horniny je vo variante 3 väčšie cca o 30 000 m³ ako vo variante 1. Z hľadiska bilancie zeminy je úsek 3 variantu 3 najmenej vhodný, pretože tu vysoko prevažujú výkopy nad násypmi a prebytočnú zeminu a prebytok výkopov (1 030 000m³) bude potrebné niekde umiestniť.

Stabilita územia

Stabilita svahov môže byť najviac ovplyvnená v úseku 3 Variantu 3, kde v obchvate Chraste nad Hornádom sú navrhnuté zárezy značného rozsahu, s výškou miestami až 25 m. Nevhodné zásahy a postupy pri zemných prácach môžu spôsobiť napr. podrezanie svahov a vyvolať svahové pohyby - zosuvy.

Horšie podmienky zakladania: úsek 1 - Kolinovce; úsek 4 - Markušovce; úsek 5 - Spišská Nová Ves, Hadušovce, Primovce

Zásah do reliéfu

Trvalým zásahom do reliéfu bude predovšetkým samotné teleso železničnej trate, tento vplyv nepokladáme za výrazný, dočasným zásahom budú časovo obmedzené skládky zeminy.

Vplyvy na povrchové vody

Vplyvy na povrchové vody budú v časovom horizonte výstavby reprezentované znečistením vodných tokov pri budovaní mostov. Kvalitatívne najväčšie riziko predstavuje únik ropných látok zo stavebných a dopravných mechanizmov.

Negatívne vplyvy na vodné toky sa viažu nielen na zásah do samotného koryta vodného toku Hornádu ako regionálneho biokoridoru. Ostatné vodné toky možno pokladať za hierarchicky nižšie prvky ÚSES (miestne biokoridory, interakčné prvky).

Vplyvy na vodné prostredie najmä pri výstavbe mostov a estakád sa vstupuje mechanizmami do vodného toku, čo spôsobí zakaľovanie vody, narušenie oživenia koryta dnovými organizmami a v konečnom dôsledku narušenie života rýb spojené so stratou potravných, úkrytových a rozmnožovacích možností. Odstránením brehových porastov sa zníži zatienenie toku a následne sa zvýši teplota vody.

Vplyvy na suchozemské prostredie v okolí vodného toku budú v likvidácii a devastácii rôznych spoločenstiev.

Ďalším možným negatívnym vplyvom počas výstavby je zanášanie korýt povrchových tokov, ktoré je časovo obmedzené trvaním zemných prác. Preto je nežiaduce vytváranie skládok humusu a materiálu z tunelov a výkopov v blízkosti tokov.

Vplyvy na podzemné vody

Najvýraznejším ovplyvnením režimu podzemnej vody je priamy stavebný zásah do zvodneného horninového prostredia. Takýmito zásahmi sú najmä hĺbkové zakladanie pilierov mostových objektov, vytváranie zárezov železničnej trate a najmä budovanie tunelov.

Ovplyvnenie prúdenia podzemných vôd podmieňujú najmä hydrogeologické vlastnosti horninového prostredia, ich tektonické porušenie a štruktúrno-geologická stavba, zároveň však aj veľkosť a situovanie podzemnej stavby v horninovom masíve.

Prúdenie podzemnej vody v aluviálnej nive Hornádu môže byť ovplyvnené počas aj po jej skončení výstavby mostných objektov, nakoľko sa predpokladá aj hĺbkové zakladanie pod hladinou podzemnej vody.

Údaje o polohe hladín podzemných vôd patria medzi neurčitosti a sú podstatné najmä v lokalitách navrhovaných tunelov. Pri výstavbe tunelov je vysoké riziko znečistenia podzemných vôd pri haváriách a poruchách. Toto riziko sa výrazne zníži po skončení výstavby.

K ovplyvneniu vodárenských zdrojov pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou nedôjde.

Z hľadiska ovplyvnenia režimu i kvality podzemných vôd sú problematickými miestami navrhovaných variantov premostenia vodných tokov a tunely.

Zdrojom znečistenia podzemných vôd môže byť i voda stekajúca z povrchu železnice v prípade havarijných stavov.

Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu sa viažu predovšetkým na odňatie poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Počas výstavby sa očakáva ako najrozšírenejší vplyv vodná erózia a odnos pôdy z dôvodov poškodenia vegetačného krytu.

Prevádzka železničnej trate nebude mať vplyv na kvalitu pôdy, ovplyvniť ju môžu prípadné havárie.

Vplyvy na biotu

Nepriaznivé vplyvy na biotu sa prejavujú počas výstavby a to v miestach križovania navrhovanej trate s nelesnou drevinovou vegetáciou (tzv. rozptýlenou zeleňou) dôjde aj k likvidácii sprievodných porastov vodných tokov, porastov na strmých hranách medzi terasami Hornádu, sprievodnej zelene medzi a remízok v poľnohospodárskej krajine, ktoré predstavujú významné prvky v systéme ekologickej stability. Súčasne môže dôjsť k narušeniu a likvidácii častí trávneho - bylinných spoločenstiev na lúkach, pasienkoch a skalnatých stráňach vrátane vzácných a ohrozených taxónov i biotopov.

Odstránenie nelesnej drevinovej vegetácie (NDV) znamená aj odstránenie úkrytových, rozmnožovacích a potravných lokalít pre viaceré skupiny živočíchov. Vplyv je oveľa významnejší

v krajine s nízkym zastúpením NDV, akou je i Hornádska kotlina, ktorá patrí medzi územia s najnižším zastúpením NDV na Slovensku.

K likvidácii alebo poškodeniu ekosystémov dôjde v malom rozsahu pri výstavbe trate - menovite k priamemu zničeniu niektorých biotopov resp. ich častí spolu s likvidáciou druhov rastúcich a žijúcich v dotknutom území.

Odstránenie humusovej vrstvy pôdy znamená súčasne aj likvidáciu málo pohyblivých a nepohyblivých živočíchov a ich vývojových štádií.

Významným zásahom do bioty bude odstránenie vegetačného krytu, pričom odstránenie hospodársky málo využívaného až nevyužívaného vegetačného krytu pokladáme za dlhodobý až trvalý vplyv aj v prípade dočasných záberov. Vývoj biologicky hodnotnejších biotopov je totiž dlhotrvajúci proces, ich opätovné vytvorenie je často znemožnené zmenou stanovištných podmienok. Likvidáciu hodnotných biotopov, ktoré sú reprezentované najmä mokradovými spoločenstvami, preto považujeme za nevratný vplyv. Z tohto dôvodu odporúčame premiestniť všetky plochy dočasných záberov (zariadenia staveniska, manipulačné plochy, skládky, skrývky) na biologicky nevýznamné plochy (zdevastované, poľnohospodársky intenzívne využívané - oráčiny).

Pri budovaní tunelov budú najmä v lokalitách portálov sústredené stavebné aktivity, ktorých prejavy (hluk a otrasy z odstrelov, z mechanizmov a dopravy, prašnosť) budú pôsobiť negatívne na živočíšstvo. Vplyv je dočasný, vyrušovanie živočíchov sa počas prevádzky železnice síce neodstráni úplne, ale značne sa zmierni.

Vplyvy bariérového efektu

Násyp železničnej trate predstavuje bariéru najmä pre menšie živočíchy a živočíchy s nižšou lokomočnou schopnosťou. Tento vplyv je trvalý.

Vplyvy na štruktúru krajiny

Výstavba a prevádzka novej trasy železničnej trate výrazným spôsobom nezmení zastúpenie prvkov krajinej štruktúry. Ak sa nebude odstraňovať železničný násyp opustenej trate až po úroveň pôvodného terénu, pribudne ďalší líniový prvok. Na miestach, kde sa starý násyp úplne odstráni, poloha líniového prvku sa presunie na iné miesto. V úsekoch využívajúcich existujúce teleso trate sa krajinná štruktúra prakticky nezmení.

Podstatnejším vplyvom bude vybudovanie nových mostov a estakád.

Štruktúra krajiny bude viac ovplyvnená zásahmi súvisiacimi s výstavbou nových úsekov trate - výrubmi nelesnej drevinovej vegetácie, výrubmi lesa, úpravou a preložkami vodných tokov.

Dočasnými negatívnymi vplyvmi na štruktúru krajiny budú miesta zariadení stavenísk a manipulačné plochy.

Najzávažnejším vplyvom na územný systém ekologickej stability (ÚSES) bude zasahovanie do Hornádu na mnohých miestach, ktorý je hierarchicky najvyššie postaveným prvkom ÚSES, má priradenú funkciu biokoridoru regionálneho významu. Preto napr. zariadenia staveniska a iné dočasne využívané plochy súvisiace s výstavbou, ktoré sú navrhnuté pri vodných tokoch, budú pôsobiť devastačne. Odporúčame ich preto presunúť na biologicky nevýznamné plochy. Ak to nie je možné, je potrebné ich umiestniť vo vzdialenosti najmenej 20 m od vodného toku a mimo sprievodných drevinových porastov, oddeliť ich nepriehľadným plotom a prístupovú cestu viesť z inej strany, nie popri toku.

Počas prevádzky budú pôsobiť na biotu vplyvy porovnateľné so súčasnými. Živočíchy si postupne zvyknú na nový prvok v krajine. Na odlesnených miestach bez vegetačného krytu očakávame nástup invázných, agresívnejších a synantropných druhov. Tento proces tiež môže sprevádzať vznik nových rastlinných spoločenstiev v rôznych štádiách sukcesie. Upozorňujeme na to, že vplyvy synantropizácie územia budú pôsobiť ešte dlho po skončení výstavby, dĺžka pôsobenia bude závisieť od úspešnosti odstraňovania zvýšeného výskytu burinných druhov. Kolízie živočíchov s vlakmi možno predpokladať v terajšom rozsahu.

Vplyvy na ovzdušie a hlukovú situáciu

Počas výstavby bude vždy lokálne v priestoroch staveniska zvýšený pohyb nákladných a

stavebných mechanizmov. Dočasne dôjde k zhoršeniu životného prostredia plynnými emisiami z dopravy a mechanizmov, zvýšeniu prašnosti ako aj hluku.

Počas prevádzky pôjde iba o hlukovú záťaž (trať je elektrifikovaná), ktorá bude čiastočne eliminovaná protihlukovými opatreniami tak, aby boli dodržané limity pre denný a nočný hluk.

Odpady

Prichádzajú do úvahy takmer výlučne odpady vznikajúce počas výstavby, ktoré sú charakteru stavebného odpadu a budú likvidované podľa Programu odpadového hospodárstva.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Výstavba a prevádzka novej trasy železničnej trate výrazným spôsobom nezmení zastúpenie prvkov krajinej štruktúry. Ak sa nebude odstraňovať železničný násyp opustenej trate až po úroveň pôvodného terénu, pribudne ďalší líniový prvok. Na miestach, kde sa starý násyp úplne odstráni, poloha líniového prvku sa presunie na iné miesto. V úsekoch využívajúcich existujúce teleso trate sa krajinná štruktúra prakticky nezmení.

Podstatnejším vplyvom bude vybudovanie nových mostov a estakád.

Štruktúra krajiny bude viac ovplyvnená zásahmi súvisiacimi s výstavbou nových úsekov trate - výrubmi nelesnej drevinovej vegetácie, výrubmi lesa, úpravou a preložkami vodných tokov.

Dočasnými negatívnymi vplyvmi na štruktúru krajiny budú miesta zariadení stavenísk a manipulačných plôch.

Vplyvy na krajinný obraz sú značne subjektívne. Železničná trať sa objaví ako nový prvok v krajinnom obraze tých priestorov, kde v súčasnosti nie je a sú pohľadovo uzavreté.

Vplyvy na využívanie krajiny sa predpokladajú najmä v lokalitách, kde navrhovaná trať uzatvára malé plochy, ktoré sú hospodársky nevyužiteľné.

Vplyvy na antropogénnu záťaž územia

Z navrhovanej trasy modernizovanej železničnej trate cca 40 % využíva existujúce teleso železničnej trate, ktoré sa požadovaným spôsobom upraví. Zmenu trasy vyžadujú najmä oblúky trate, ktoré je potrebné napriamit' kvôli dosiahnutiu vyššej rýchlosti.

Nosným environmentálnym problémom výstavby je pôsobenie a pohyb stavebných mechanizmov pozdĺž existujúcej trate, a tým i vodného toku Hornád vrátane jeho prítokov.

Pri hodnotení ovplyvnenia významných biotopov stavebnými aktivitami je podstatný fakt, že vývoj biologicky hodnotnejších biotopov je dlhotrvajúci proces a ich opätovné vytvorenie je často znemožnené zmenou stanovištných podmienok. Likvidáciu hodnotných biotopov preto považujeme za nevratný vplyv.

V období výstavby navrhovanej činnosti sa antropogénna záťaž na mieste a v bezprostrednom okolí železničnej trate a tiež na miestach spojených s výstavbou zvýši. Jej trvanie bude identické s trvaním stavebných prác, ktorých realizácia je rozvrhnutá na štyri roky a rozdelená na päť úsekov. Samozrejme, zaťaženie nebude trvať celé štyri roky, ale bude sa presúvať podľa postupu prác. Miera antropogénnej záťaže bude závislá od spôsobu realizácie stavebných prác a od uplatnenia konkrétnych environmentálnych opatrení pre fázu výstavby. Možno však konštatovať, že stavebné práce pri dodržaní navrhovaných environmentálnych opatrení nespôsobia neúnosné ovplyvnenie najviac zraniteľných zložiek životného prostredia, ovplyvnenie má povahu rizika.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate sa v porovnaní so súčasným stavom antropogénna záťaž vyplývajúca z pôsobenia samotnej trate zníži, a to tým, že sa odstráni klepot kolies na výhybkách a na stykoch koľajníc vytvorením neprerušovanej (kontinuálnej) dopravnej cesty. Zníženie antropogénnej záťaže sa očakáva v obciach, kde sa železničná trať oddiali od obytného územia (Kolinovce, Olcava, Chrasť nad Hornádom vo V 3, Matejovce, Letanovce). Celkovo možno po vybudovaní požadovaných protihlukových opatrení očakávať zmiernenie hlukového zaťaženia vo všetkých obciach, v blízkosti ktorých trať povedie.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ

EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Navrhovaná činnosť nezasahuje do navrhovaných chránených vtáčích území, území európskeho významu alebo súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000).

Osobitne chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa týkajú navrhovaného ÚEV Vápence v doline Hornádu, do ktorého je zaradený celý tok Hornádu v dotknutom území aj s príľahlými hodnotnými pobrežnými biotopmi. Pri modernizácii železničnej trate sa nezasahuje do tohto chráneného územia.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväzil stav využitia územia, únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Poprad - Tatry (mimo) - Krompachy“ navrhovateľa ŽSR, GR za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI/3 záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a vznesené požiadavky je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravnej dokumentácie pred povolením navrhovanej činnosti.

2. Odporúčaná varianta

Pri zväžení environmentálnych a technických odlišností je v daných podmienkach optimálna kombinácia variantov v jednotlivých úsekoch:

úsek 1 - variant 3 - modrý

úsek 2 - variant 3 - modrý

úsek 3 - variant 3 - modrý

úsek 4 - variant 2 - zelený

úsek 5 - variant 1 - červený

3 Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti

1. Vo všetkých vypracovávaných územno-plánovacích dokumentoch dotknutých obcí rešpektovať budúce ochranné pásmo železničnej trate určené zákonom NR SR č. 164/1996 Z. z.
2. Požiadat' VÚC Košického a Prešovského kraja o vypracovanie doplnku k smernej časti poľnohospodárskej prílohy.
3. Obce, ktoré majú vypracovanú územno-plánovaciu dokumentáciu a táto neobsahuje aktuálnu trasu železničnej trate, sú povinné podľa § 30 stavebného zákona (č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov a doplnkov) zosúladiť svoj územný plán s územným plánom regiónu resp. jeho zmenami a doplnkami. Dotknuté obce pod 2000 obyvateľov sú tiež

povinné mať vypracovanú územno-plánovacia dokumentáciu, nakoľko sa jedná o výstavbu (umiestnenie) verejnoprospešnej stavby - verejného dopravného vybavenia územia celoštátneho významu.

4. Navrhnúť protihlukové opatrenia pri kontakte železnice so sídlami.
5. Mobilné zariadenie na výrobu betónu a recyklačné linky lokalizovať tak, aby sa ich prevádzkou neznehodnocovalo obytné prostredie (Markušovce, Spišské Vlachy).
6. Na miestach budúcich výkopov vykonať geologický prieskum.
7. V lokalitách tunelov vykonať geologický a hydrogeologický prieskum územia. Pri budovaní tunelov realizovať opatrenia vyplývajúce z geologického a hydrogeologického prieskumu územia.
8. Vypracovať projekt lokalizácie depónií vyťaženého materiálu s návrhom technickej a biologickej revitalizácie.
9. Na miestach výstavby s výskytom málo únosných, stlačiteľných (organických) zemín resp. antropogénnych navážok v podloží (pod násypmi, pri plošnom zakladaní mostných objektov):
 - a. násypy telesa trate vystužiť geotextíliami príp. sieťovinami, ich bázu opatriť drenážnou vrstvou,
 - b. u menších mostných objektov a v podloží násypu vymeniť alebo stabilizovať neúnosnú zemínu,
 - c. u väčších mostných objektov použiť hĺbkové zakladanie pilierov i krajných opôr.
10. Zabezpečiť odvodnenie a ochranu zárezových svahov proti zvetrávaniu a erózii.
11. V ÚEV Vápence v doline Hornádu v maximálnej možnej miere zachovať koryto v pôvodnej trase (nemeniť ju kvôli trati) a zabezpečiť minimalizáciu zásahov do brehových porastov a brehov samotných.
12. Zabezpečiť stabilizáciu prípadných zosuvov tak, aby nedošlo k zasýpaniu významných biotopov.
13. Piliere mostných konštrukcií odsadiť podľa možnosti čo najďalej od rieky, aby nedochádzalo k zásahom do samotných brehov.
14. Pohyb stavebných mechanizmov realizovať výlučne po vopred stanovených prístupových komunikáciách.
15. Pri využívaní verejných spevnených komunikácií tieto pravidelne čistiť.
16. Terénne práce nevykonávať v období silnejších alebo dlhotrvajúcich dažďov. Všetky staveniská zabezpečiť prostriedkami na elimináciu kontaminácie pôd ropnými látkami v prípade vzniku havarijnej situácie.
17. V technicky vyhovujúcom stave udržiavať všetky dopravné prostriedky a stavebné mechanizmy. Eliminovať výberom vhodného typu mechanizácie s nízkou intenzitou nežiadúcich účinkov, stacionárne alebo dočasné zdroje vibrácií, znečisťovanie ovzdušia, a pod.
18. Na ochranu kvality povrchových a podzemných vôd vypracovať plán havarijných opatrení na predchádzanie a elimináciu škôd na životnom prostredí.
19. Všetky výrubu vykonávať mimo vegetačného obdobia (október - február), podľa platnej legislatívy.

20. Zrealizovať protihlukové opatrenia pre vybranú trasu trate s konkretizovaním predbežného návrhu protihlukových opatrení tak, ako je uvedený v hlukovej štúdii.
21. Po ukončení výstavby vykonať technickú a biologickú rekultiváciu poľnohospodárskej pôdy podľa vopred vypracovaného a schváleného projektu.
22. V projekte stavby určiť miesta brodov. Zakázať prejazd stavebných mechanizmov mimo nich.
23. Pri skracovaní oblúkov pôvodnej trasy železničnej trate rešpektovať jestvujúce prietokové pomery samotných vodných tokov, ako aj ich inundačné územia.
24. Zabezpečiť ochranu pred prietokmi vody Q_{100} a z dôvodu ochrany stability železničných násypov odporúča zaoberať sa opevnením ohrozovaných násypov a tiež stabilizáciou brehov dotknutých vodných tokov a to najmä v úsekoch, ktoré sú v tesnom kontakte s navrhovanou trasou železničnej trate a tiež v miestach navrhovaných aj pôvodných mostných objektov.
25. V ďalšom stupni PD, v miestach na styku stavby s inundačným územím a na križovaní s vodnými tokmi, návrh výšky nivelety koľají, ako aj samostatné železničné teleso upresniť na základe hydrotechnických výpočtov pri zohľadnení prietokov vody Q_{100} . Pri technickom riešení postupovať podľa ČSN 73 6822.
26. Prehodnotiť aj kapacity súčasných - zachovávaných mostných objektov a priepustov, vzhľadom na prietok Q_{100} z dôvodu možnej zmeny parametrov (zanesenia) pôvodne uvažovaných korýt vodných tokov a tiež z dôvodu zmien hydrologických údajov a aktualizácie povodňových prietokov, ktoré vyhodnocuje a poskytuje SHMÚ Bratislava.
27. Dimenzovať nové železničné mosty na prietok vody Q_{100} .
28. Spracovať povodňový plán zabezpečovacích prác podľa § 5 (ods. 5 a 6) zákona č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami, slúžiacich na ochranu železničných zariadení.
29. Zohľadniť § 49 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, ktorý oprávňuje správcu vodných tokov pri výkone správy vodného toku, vodných stavieb užívať pobrežné pozemky.
30. Pri odvádzaní dažďovej vody, vody zo striech a spevnených plôch, realizovať opatrenia na zadržanie „pridaného odtoku“ v území tak, aby odtok z daného územia do recipientu nebol zvýšený voči stavu pred realizáciou stavby a aby nedošlo k zhoršeniu kvality vody v recipiente.
31. Vypracovať hladinový režim rieky Hornád v úseku rkm 95,000 - 137,000, ktorý by jednoznačne preukázal vplyv prietokov vody Q_{100} rieky Hornád na predmetnú stavbu v celej jej komplexnosti, vrátane mostných objektov.
32. Z dôvodu ochrany stability železničných násypov zaoberať sa tiež stabilizáciou brehov dotknutých vodných tokov v úsekoch, ktoré sú v tesnom kontakte s navrhovanou trasou železničnej trate, predovšetkým v súbehoch s riekou Hornád a tiež v miestach navrhovaných aj pôvodných mostných objektov a estakád.
33. Opevniť železničné násypov pred nežiadúcim účinkom prúdiacej vody v úsekoch súbehov s vodnými tokmi.
34. Umožniť aj počas stavby prístup k pobrežným pozemkom pre správu toku.
35. Pre inštaláciu trakčného vedenia použiť rovnaké prístupové cesty ako pre výstavbu železničného spodku a zvršku.
36. Práce na trakčnom vedení navrhnúť tak, aby doprava v riešenom úseku bola

zabezpečená rušňami elektrickej trakcie. S dieselovou trakciou uvažovať len počas napäťovej výluky nevyhnutnej na prepnutie napájania na striedavý systém a úpravy s tým súvisiace.

37. Pri ošetrovaní a údržbe výhybiiek a ich pohyblivých súčastí (klzné stoličky, jazyky, prestavníky a pod.) používať ekologicky prijateľné prostriedky.
38. Staré železničné mosty ponechať v prevádzke až po ukončenie prevádzky na existujúcich úsekoch trate, potom ich postupne odstrániť.
39. Existujúce železničné mosty nad vodnými tokmi ponechávané aj pre modernizovanú trať hydrotechnickým výpočtom posúdiť na možnosť prietoku storočnej vody (Q_{100}). V prípade nedostatočnej veľkosti otvoru mostný objekt prestavať.
40. Ponechávané cestné mosty je potrebné zabezpečiť ochrannými sieťami z dôvodu zosúladenia s novými požiadavkami na ochranu pred nebezpečným dotykom.
41. Problematické zariadenia staveniska, manipulačné plochy, skládky, skrývky a pod. (sú navrhnuté v biologicky hodnotných územiach alebo v ich bezprostrednej blízkosti) odporúčame premiestniť na biologicky nevýznamné plochy (zdevastované a už znehodnotené, poľnohospodársky intenzívne využívané), ktoré je možné po výstavbe uviesť do pôvodného stavu. Sú to nasledovné zariadenia staveniska:
 - stavebný dvor v lokalite Stará Maša (žkm 145,300 - 145,400)
 - stavebný dvor medzi žkm 146,000 a 146,150
 - zariadenie staveniska v žkm 150,7
 - zariadenie staveniska v žkm 150,85
 - zariadenie staveniska v žkm 156,7 pre tunel Olcnavá
 - zariadenie staveniska v žkm 154,40
 - zariadenie staveniska pre most a tunel Olcnavá v žkm 156,7
 - zariadenie staveniska pre mosty v žkm 158,85 a 159,25
 - plochu pre mechanizáciu v žkm 160,1 pri portáli tunela Chrašť
 - zariadenie staveniska pre most v žkm 160,150 nad Hornádom
 - zariadenie staveniska pre mosty v žkm 157,85 a 157,95
 - zariadenie staveniska v žkm 159,3 - 159,4 pre most nad Hornádom
 - zariadenie staveniska v žkm 160,1 - 160,2 medzi starou traťou a Hornádom
 - zariadenie staveniska pre most v žkm 161,47
 - zariadenie staveniska v žkm 165,5 pre estakádu
 - nástupná plocha pre mechanizáciu v žkm 168,5 pri portáli tunela Kalmanka
 - zariadenie staveniska v žkm 168,7 (v lokalite Pod skalou) pre estakádu
42. Dodržiavať štandardne platné technické, technologické, organizačné a bezpečnostné predpisy, súvisiacich s výstavbou a prevádzkou navrhovaného druhu činnosti.
43. Vypracovať havarijný plán na likvidáciu možných únikov ropných látok.
44. Pri vzniku havarijných situácií nepoužívať piesok na zásypy, na tento účel musia byť vopred pripravené účinné sorbenty (Vapex, mletý íl, a pod.). Pre tieto prípady mať tiež vopred vybudovanú izolovanú plochu na uskladnenie nečistenej zeminy.
45. Pri nakladaní s odpadmi poučiť všetkých pracovníkov zhotoviteľa stavby a subdodávateľov.
46. Vykonať inventarizáciu drevín na plochách dočasného a trvalého záberu s vyčíslením ich spoločenskej hodnoty.
47. Voliť technické riešenie, ktoré vylučujú resp. minimalizujú zásahy do biotopov

Gánovského potoka (premostenie).

48. Každý, kto zasiahne do biotopu národného významu alebo biotopu európskeho významu, je povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia vyplývajúce najmä z dokumentácie ochrany prírody a krajiny. Podrobnosti o revitalizačných opatreniach určí orgán ochrany prírody, t. j. nariadi uskutočnenie primeraných revitalizačných opatrení a určí ich rozsah.
49. Kde je trasa vedená v blízkosti rozsiahlejších lesných komplexov oplotiť, z dôvodov migrácie zveri cez železničnú trať.
50. Pri kolaudácii stavby predložiť doklady o zneškodnení odpadov počas výstavby v súlade s dohodnutými podmienkami podľa stavebného povolenia.
51. V prípade vzniku rizika pôsobenia prachu z azbestu alebo materiálov obsahujúcich azbest uložiť zhotoviteľovi stavby povinnosť dodržiavať ustanovenia NV SR č. 253/2006 Z. z. o ochrane zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou azbestu pri práci.
52. Pri návrhu Dokumentácie pre územné rozhodnutie (DUR) posúdiť z dopravných a bezpečnostných aspektov zriadenie mimoúrovňového prechodu peších v železničnej stanici Spišská Nová Ves (od Kuzmányho ulice).
53. Pri návrhu DUR (úsek v SNV) posúdiť predĺženie podchodu pre peších na nástupiská až po Radlinského ulicu.
54. Pri návrhu DUR zdokumentovať zachovanie vlečkového systému napojených firiem v SNV.
55. Pri návrhu DUR rozhodnutie optimalizovať lokalizáciu navrhovanej železničnej zastávky „Madarás“ vrátane dopravných väzieb v prepojení na vnútromestský a vonkajší dopravný systém mesta a prístup peších.
56. Zohľadniť pri návrhu DUR požiadavku bezpečného prechodu pre obyvateľov mestskej časti Telep a Modrý vrch v Spišskej Novej Vsi.
57. Pri stavbe železničného mosta nad cestou I/67 Poprad - Kežmarok v žkm 196/81 jeho dĺžku navrhnuť tak, aby umožnil premostenie štvorpruhovej komunikácie a nie iba terajšej dvojpruhovej.
58. Pri stavbe železničného mosta nad riekou Poprad v Poprade jeho dĺžku navrhnuť tak, aby umožnil premostenie aj cyklistického chodníka, ktorý je vedený súbežne s riekou Poprad.
59. Medzi žkm 195,5 a 195 riešiť premostenie okrsku „H“ z ulice L. Svobodu podľa platného ÚPD mesta Poprad.
60. Riešiť v spolupráci so spracovateľom dokumentácie v žkm 133,100 - 143,092“ v Krompachoch odvádzanie vôd potoka Ryna.
61. Zosúladiť činnosť a št. cestu II/547, so zámerom Kovohuty, a. s., Krompachy pri riešení rekultivácie tohto územia.
62. Riešiť celkovú rekonštrukciu železničnej stanice Krompachy.
63. Riešiť existujúci podchod medzi ulicou Družstevnou a Hornádkou (Krompachy) novonavrhovaným podchodom.
64. Riešiť podchod/nadchod pre chodcov v priestore železničného priecestia medzi mestom Spišská Nová Ves a obcou Smižany pre obyvateľov sídliska Západ 1.
65. Riešiť podchod pre chodcov a cyklistov pri železničnej stanici Smižany smerom na Mlynskú ulicu.

66. Počas realizácie stavby žiada zabezpečiť nepretržitý prístup k výrobným podnikom na ul. 29. augusta a Hornádskej (Krompachy).
67. Navrhnuť v rámci stavby nový most nad železničnou traťou a zosúladiť riešenie s napojením na MK ul. SNP a 29. augusta a navrhovanú preložku št. cesty II/547 v súlade s ÚP mesta Krompachy.
68. V časti ul. Jesenského (Krompachy) pri rodinných domoch je slepá ulica, preto prístup na stavenisko je potrebné zabezpečiť z inej strany.
69. Zachovať názov stanice Spišský Štiavnik.
70. Zachovať železničný most pre automobily pre zvoz dreva v km 191 na k. ú. Hozelec.
71. Kompletnú rekonštrukciu železničnej zástavky Gánovce spoločne s nástupišťami.
72. Zriadenie staveniska pre estakádu v žkm 193 konzultovať s obcou Gánovce.
73. Zrealizovať cestný nadjazd na ceste Gánovce - PD v žkm 193,5 s kompletnými nájazdmi.
74. Železničný most v žkm 195,250 riešiť pre prejazd osobných motorových vozidiel.
75. V DUR vybilancovať odpady počas výstavby a prevádzky a nakladania s nimi podľa zákona o odpadoch č. 223/2001 Z. z.
76. Vypracovať program odpadového hospodárstva podľa § 6 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch.
77. Dodržať ustanovenia zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku pri postupe pri objavení archeologických nálezísk (oznamovanie nálezísk, vytváranie podmienok pre archeologický záchranný výskum, a ďalšie).
78. Riešiť možnosť vyhnúť sa asanáciám objektov.

3 Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

4

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia SR podľa zákona v spolupráci s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade a Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Spišskej Novej Vsi.

K navrhovanej činnosti zaslali stanoviská všetky zainteresované subjekty. Stanoviská samosprávy (obce a mestá) súhlasili s navrhovanou činnosťou s podmienkami.

Vzhľadom na závery správy o hodnotení a posudku na správu, ktorý zdôraznil význam kritérií vplyvov na životné podmienky občanov, horninové prostredie, ochranu podzemných vôd a povrchových vôd, protihlukové opatrenia a ochranu bioty (vrátane ďalších nutných terénnych prieskumov), boli v záverečnom stanovisku navrhnutý na realizáciu varianty, ktoré boli vyhodnotené ako celkove najvhodnejšie.

Z pohľadu modernizácie železničnej trate v súčasnej polohe trasovania (nulový variant) možno predpokladať, že traťová rýchlosť by bola dosiahnutá max. 160 km/hod len asi na 10 - 30% celkovej dĺžky a vyskytli by sa rýchlostné skoky (rozdiel rýchlosti v následných úsekoch by bol viac ako 20 km/hod). Realizáciou nového smerového vedenia podľa navrhnutých variant sa dosiahnu predpísané parametre železničnej dopravnej cesty a to: kinematický obrys vozidla UIC GB, minimálna vzdialenosť osí koľaji 4,0 m, minimálna požadovaná rýchlosť 160 km.h⁻¹ a ďalšie parametre vo vzťahu k hmotnosti na nápravu, hmotnosti na meter bežný koľaje, požiadavky na mostné konštrukcie z hľadiska únosnosti, minimálna dĺžka nástupíšť vo veľkých staniaciach a minimálna užitočná dĺžka koľaje na obchádzanie.

Hlavný pozitívny vplyv modernizácie posudzovanej trate predstavuje nielen plynulosť a

zvýšenie maximálnej rýchlosti prepravy po železnici, ale aj zvýšenie bezpečnosti na samotnej železničnej trati, ako aj v jej blízkosti (mimoúrovňové kríženia a pod.).

Modernizácia vyvolá potrebu ochrany obyvateľov proti nadmernému hluku, čo doteraz pri výstavbe a prevádzke železníc nebolo bežné. Vychádzajúc z výsledkov hlukovej štúdie dôjde k miernemu zlepšeniu hlukovej záťaže už len výmenou podkladných vrstiev železničného spodku a železničného zvršku (bezstyková koľaj, pružné upevnenie koľajnic). Realizácia navrhnutých protihlukových clôn by znamenala citeľné zlepšenie.

Bodové problematické miesta, najmä tam, kde železnica pôjde v blízkosti obydľí, sa budú riešiť individuálne. Taktiež majetko - právne vzťahy sa budú riešiť v ďalšo povolojúcom stupni s konkrátnymi majiteľmi nehnuteľností.

Z vyhodnotenia a posúdenia vplyvov navrhovanej železničnej trate vyplýva, že nie sú zistené zásadné vylučujúce stretы záujmov, všetky zistené negatíva sú legislatívne, technicky, organizačne riešiteľné a v dostupnom časovom horizonte.

Najzávažnejšie vplyvy sú v oblasti

- Inžiniersko-geologických pomerov v oblasti budovania mostov, zárezov, násypov, erózie úsekoch styku s brehom Hornádu, únosnosti podložia v miestach s výskytom stlačiteľných (organických) zemín príp. navážok;
- priechodnosti pre obyvateľov a bariérový efekt;
- urbánneho komplexu z hľadiska nutnosti asanácií a hlukových pomerov.

Požiadavky občanov a samospráv obcí boli premietnuté do odporúčaných podmienok v kapitole VI./3 tohto záverečného stanoviska.

Pre modernizáciu železničnej trate v úseku Poprad Tatry - Krompachy sú rozhodujúce hlavne nasledujúce skutočnosti, ktoré rozhodujúcou mierou ovplyvňovali posúdenie vplyvov na životné prostredie:

- Trasa navrhovanej modernizovanej trate sa nebude zásadne líšiť od existujúcej. Zmeny trate vyplývajú predovšetkým zo základnej požiadavky - zvýšenia traťovej rýchlosti. To znamená, že väčšina vplyvov na životné prostredie, ktoré budú pôsobiť v súvislosti s novou trasou, už v území dlhodobo pôsobiť.
- Modernizácia trate tiež spočíva v zmiernení negatívnych vplyvov na životné prostredie ako sú vibrácie a hluk. Preto sa predpokladá väčšie ovplyvnenie zložiek životného prostredia vo fáze výstavby ako počas prevádzky.
- Navrhované varianty sa po technickej a technologickej stránke v podstate neodlišujú. Odlišnosť spočíva predovšetkým v troch variantných trasách trate, pričom úsek Markušovce - Poprad s dĺžkou cca 31 km je navrhnutý len v jednom variante. V častiach úseku Krompachy - Markušovce s dĺžkou cca 23 km je trať navrhnutá v jednom až troch variantoch.
- Na základe konzultácií s dotknutými subjektami a ich pripomienok boli nové časti trate navrhnuté tak, aby boli eliminované konflikty s prvkami ochrany prírody a so záujmami miestnych samospráv.
- Ako najvhodnejšie sa javí porovnávanie variantov v jednotlivých úsekoch. Výslednicou porovnania je optimálna kombinácia jednotlivých variantov.

Celkovo z hľadiska všeobecného záujmu je možné navrhovanú stavbu modernizácie železničnej trate v úseku Poprad - Tatry (mimo) - Krompachy hodnotiť ako významný príspevok k riešeniu celospoločenských záujmov v nadregionálnom resp. medzinárodnom meradle. Pozitíva navrhovanej stavby vysoko prevažujú nad negatívami, kde neboli zistené zásadné vylučujúce okolnosti, alebo rozpor s legislatívne chránenými ostatnými verejnými záujmami.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre účely sledovania a vyhodnocovania vplyvov navrhovanej činnosti je potrebné vypracovať **projekt monitoringu** pre fázu počas výstavby a počas prevádzky v oblasti:

- sledovania hluku,
- sledovania svahových deformácií.

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

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

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39 ods. 2 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na záverečné stanovisko ministerstva.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v zámere a posudku, je ten, kto činnosť vykonáva povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere a podľa podmienok určených v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1 Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva
so sídlom v Poprade

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva
so sídlom v Spišskej Novej Vsi

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru
posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ministerstvo životného prostredia SR

3 Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 5. 6. 2007