



Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. l) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 5494/2025-1.7/dš  
9883/2025  
9884/2025-int.

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

#### 1. Názov

Železnice Slovenskej republiky

#### 2. Identifikačné číslo

31 364 501

#### 3. Sídlo

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### 1. Názov

Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš Poprad-Tatry (mimo), 2.3.4. etapa (ďalej len „navrhovaná činnosť“)

## 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate Žilina – Košice v úseku Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 2.3.4. etapa, ktorý zahŕňa traťový úsek Lučivná – Liptovský hrádok v sžkm 213,167 – 243,176 (nžkm 213,000 – 242,838 516). Modernizácia železničnej trate spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov.

## 3. Užívateľ

Cestujúca verejnosť a správca Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 67 Bratislava.

## 4. Umiestnenie

Kraj:	Prešovsky, Žilinsky
Okres:	Poprad, Liptovský Mikuláš
Obec:	Lučivná, Štrba, Važec, Východná, Hybe, Kráľová Lehota, Liptovská Porúbka
Katastrálne územie:	Lučivná, Štrba, Važec, Východná, Hybe, Kráľová Lehota, Liptovská Porúbka

Navrhovaná činnosť sa nachádza v severnej časti Slovenska, dotknutý traťový úsek prechádza okresmi Poprad a Liptovský Mikuláš.

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

Predpokladaný termín začatia výstavby:	2027
Predpokladaný termín ukončenia výstavby:	2030
Predpokladaný termín skončenia prevádzky:	bez časového obmedzenia

Uvedené termíny sú len orientačné. Presný termín začatia a ukončenia výstavby navrhovanej činnosti, ako aj termín začatia prevádzky navrhovanej činnosti bude závislý najmä od vydaných povolení podľa osobitných predpisov.

## 6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti je posudzovaná okrem nulového variantu v nasledovných variantoch:

- **Variant 1** - modernizácia železničnej trate s návrhom preložiek trate v 7 oblúkoch. Priecestie na ulici Na harte vo Važci bude zrušené a nahradené novým podjazdom.
- **Variant 2** - modernizácia železničnej trate s návrhom preložiek trate v 7 oblúkoch. Priecestie na ulici Na harte vo Važci bude zrušené bez náhrady.
- **Subvariant 3** - modernizácia železničnej trate v nžkm 240,323 – 241,139 lokalita ŽST Kráľova Lehota v pôvodnom telese.
- **Subvariant 4** - modernizácia železničnej trate v nžkm 213,873 – 215,166 lokalita Kolombiarok v pôvodnom telese.

- **Subvariant 5** - modernizácia železničnej trate v nžkm 238,499 – 239,775 lokalita pred ŽST Kráľova Lehota v pôvodnom telese.

Podrobné technické riešenie posudzovaných variantov a subvariantov je uvedené v texte nižšie.

V rámci modernizácie trate sa prioritne navrhuje:

- Úplná výmena, resp. vybudovanie železničného spodku a zvršku, a komplexné vybudovanie nového trakčného vedenia (súčasná jednosmerná trakcia bude pripravená na nahradenie striedavou 25 kV / 50 Hz).
- Inštalácia nového dispečerského systému riadenia prevádzky, vybudovanie novej kabelizácie k vonkajším prvkom v koľajisku a nového moderného elektronického zabezpečovacieho zariadenia spĺňajúceho požiadavky interoperability železničného systému.
- Zvýšenie bezpečnosti objektov inštaláciou systému elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia.
- Digitalizácia telekomunikačnej a dátovej siete (nové optické káblové vedenia, digitálne prenosové a spojovacie systémy, rozhlasové zariadenia, oznamovacie zariadenia a pod.).
- Komplexné vybudovanie nového systému osvetlenia železničných staníc a zastávok.
- Modernizácia koľajiska železničných staníc a zastávok, nevyhnutné úpravy pre potreby umiestnenia technológií modernizovanej trate a prestavba, resp. vybudovanie nástupíšť a vytvorenie mimoúrovňových, bezkolíznych prístupov pre cestujúcich a prístupov pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu.
- Modernizácia a zvýšenie technickej vybavenosti železničných zastávok a staníc vrátane inovácie a doplnenia zariadení pre cestujúcu verejnosť a zariadení pre zaistenie bezpečnosti priestorov (inštalácia zvukového systému automatického vyhlasovania, automatického vizuálneho informačného systému a orientačného systému).
- Rekonštrukcia mostných objektov a priepustov vrátane nevyhnutných úprav vodných tokov z dôvodu ich prispôsobenia šírkovému usporiadaniu trate, výškovému usporiadaniu pod mostami. Výmena zastaraných a nevyhovujúcich konštrukčných prvkov. Vybudovanie nových mostov a priepustov z dôvodu preloženia trate do novej polohy.
- Rekonštrukcia niektorých súvisiacich cestných komunikácií a nadjazdov za účelom zvýšenia bezpečnosti a ochrany verejnosti, výstavba nových prístupových komunikácií a nadjazdov.
- Zrušenie všetkých úrovňových priecestí a úrovňových prechodov koľajiska a ich nahradenie mimoúrovňovými križovaniami a novými podchodmi.
- Výstavba nových oporných a zárubných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate.
- Inštalácia protihlukových opatrení v lokalitách s prekročenými prípustnými limitnými hodnotami šírenia hluku.

### ***Zmena smerového vedenia železničnej trate***

Modernizácia železničnej trate sa začína v nžkm 213,000 za zastávkou Lučivná, trať prechádza cez pôvodnú ŽST Štrba, zastávku Važec, údolie Bieleho Váhu a ŽST Východná, a končí za ŽST Kráľova Lehota nžkm 242,837. Dĺžka realizačného variantu je 29,837 km. Zmeny smerového vedenia železničnej trate a navrhované preložky nie sú zásadného významu a majú za úlohu odstrániť lokálne rýchlostné prepady miernym vyrovnaním niektorých oblúkov trasy zväčšením ich polomeru. Ide o nasledujúce lokality:

### **Lokalita Kolombiarok (1) nžkm 213,873 - 215,166 - dĺžka 1,293 km**

V tejto lokalite je navrhované zväčšenie polomerov dvoch protismerných oblúkov z hodnoty 447 m a 449 m na hodnotu 520 m. Smerová úprava trate si vyžiada vytvorenie odrezu zo svahu vrchu Kolombiarok a vyhotovenie nového zárubného múru podchytávajúceho novú polohu trate pri krížení s potokom Mlynica. Trať sa vracia do pôvodného telesa tesne pred zastávkou Štrba. Uvedená úprava zvýši traťovú rýchlosť z 90 na 100 km/hod a zabezpečí konštantnú rýchlosť 100 km/hod v celom úseku zastávka Lučivná - ŽST Štrba. Preložka v tejto lokalite je uvažovaná vo variante 1 a 2. V subvariante 4 je v tejto lokalite uvažované s modernizáciu trate so zachovaním súčasného trasovania (bez preložky).

### **Lokalita pred ŽST Štrba (2) nžkm 216,898 - 217,538 - dĺžka 0,640 km**

Preložka trate v tomto úseku je potrebná kvôli potrebným úpravám v ŽST Štrba a nahradeniu zastaraných dvojitéch koľajových spojok s križovatkovými výhybkami jednoduchším a modernejším riešením. Maximálna vzdialenosť preloženej trate od pôvodnej stopy je cca 21 m.

### **Lokalita Biely Váh (3) nžkm 221,344 - 222,726 - dĺžka 1,382 km**

Preložka železničnej trate sa týka úseku trate medzi ŽST Štrba a zastávkou Važec v mieste kríženia trate s Bielym Váhom. Existujúce trasovanie s malými polomerami oblúkov predstavuje rýchlostné obmedzenie s hodnotou 90 km/hod, pričom susedné úseky umožňujú rýchlosť jazdy 110 - 120 km/hod. Cieľom narovnanej trasy je odstrániť súčasný rýchlostný prepád a zaistiť po modernizácii vyrovnaný rýchlostný profil medzi ŽST Štrba a zastávkou Važec. Maximálna rýchlosť jazdy po zrealizovaní preložky vzrastie na 120 km/hod. Preloženie trate si vyžiada vybudovanie nového zemného telesa trate na vyššom násype a stavbu nového viacpoľového mosta ponad tok Bieleho Váhu. Pôvodné teleso trate sa opustí.

### **Lokalita ŽST Východná (4) nžkm 230,607 - 231,642 - dĺžka 1,035 km**

Preložka trate sa nachádza v úseku trate tesne za zhlavím ŽST Východná v smere do Kráľovej Lehoty. Ide o mierne vyrovnanie pôvodnej stopy v tvare S, čo zabezpečí zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných 100 až 110 km/h na 140 km/hod v úseku nžkm 229,500 - 234,800 na dĺžke 5,3 km. Preložka trate si vyžiada aj preloženie existujúcej spínacej stanice a vytvorenie nového odrezu z príľahlého svahu, kde bude nová poloha trate chránená zárubným múrom.

### **Lokalita medzi Východnou a Kr. Lehotou (5) nžkm 233,202 - 234,415 - dĺžka 1,213 km**

Preložka trate sa nachádza v úseku trate medzi ŽST Východná a ŽST Kráľova Lehota, v údolí Bieleho Váhu. Preložka vyrovnáva pôvodnú stopu trate v tvare S, s malými polomerami oblúkov, ktoré predstavujú v úseku rýchlostné obmedzenie 90 km/hod. Realizáciu preložky sa zvýši traťová rýchlosť z 90 na 140 km/hod v 5,3 km dlhom úseku. Preložka si vyžiada stavbu oporného múra na jej začiatku, nového železničného mosta ponad lesnú cestu a nového zemného telesa v stredne vysokom násype. Preložka nezasahuje do koridoru Bieleho Váhu.

### **Lokalita pred ŽST Kráľova Lehota (6) nžkm 238,499 - 239,775 - dĺžka 1,276 km**

Preložka trate sa nachádza tesne pred ŽST Kráľova Lehota v údolí Bieleho Váhu. Účelom preložky je zvýšenie traťovej rýchlosti od km 238,5 po km 242,5 zo súčasných 100 až 110 km/h na 130 km/hod. Preložka vyrovnáva oblúk s malým polomerom 645 m na polomer 1004 m, vyžiada si prestavbu dvoch železničných mostov. Preložka v tejto lokalite je uvažovaná vo variantoch 1. a 2. V tomto prípade si preložka trate vyžiada novostavbu mosta ponad Čierny Váh v novej polohe. V subvariante 5 je v tejto lokalite uvažované s modernizáciu trate so zachovaním

súčasného trasovania. Pri zachovaní dnešnej polohy trate bude potrebná prestavba jestvujúceho mosta ponad Čierny Váh.

### **Lokalita ŽST Kráľova Lehota (7) nžkm 240,323 - 241,139 - dĺžka 0,816 km**

Súčasná ŽST Kráľova Lehota sa nachádza v oblúku, polomer hlavných koľají 605 m umožňuje rýchlosť 100 km/hod. Zväčšením tohto polomeru na hodnotu 1100 m sa zvýši aj možná rýchlosť prejazdu cez stanicu na 130 km/hod, ktorá sa dotkne aj priľahlých úsekov trate. Prakticky sa jedná o prestavbu koľajiska celej železničnej stanice a jeho posun bližšie k toku Váhu. Na začiatku preložky bude potrebné vybudovať v dotyku s tokom Váhu nový oporný múr, ktorý podchytí nové zemné teleso trate a súčasne ho bude chrániť pred eróziou spôsobovanou riekou, zvlášť v čase zvýšeného prietoku v jarných mesiacoch a počas silných dažďov. Preložka v tejto lokalite je uvažovaná vo variante 1 a 2. V subvariante 3 je v tejto lokalite uvažované s modernizáciou trate so zachovaním súčasného trasovania (bez preložky).

### **Železničný zvršok a spodok**

Navrhovaná činnosť uvažuje s komplexnou rekonštrukciou železničného zvršku v celom hodnotenom úseku. Železničný zvršok na modernizovanej trati je v hlavných traťových koľajach navrhnutý klasický s koľajovým roštom na železobetónových podvaloch, s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajnic, uložený v štrkovom lôžku hrúbky 350 mm pod spodnou plochou podvalu. Navrhnuté výhybky vložené do hlavných koľají a koľají na obchádzanie budú uložené na železobetónových výhybkových podvaloch s podkladnicovým pružným upevnením. Koľaje budú zriadené ako bezстыkové a budú zvarené z dlhých koľajnicových pásov (dĺ. min. 75 m). Zváranie do bezстыkovej koľaje sa bude vykonávať prednostne elektrickými zvarmi a hlava koľajnic bude upravená brúsením, čo prispieva k zníženiu hlučnosti budúcej železničnej prevádzky. Svahy zemného telesa sú štandardne navrhnuté so sklonom 1: 1,75 v násypoch a 1:2 v zárezoch. Svahy násypov budú ochránené proti možným gravitačným pohybom opatreniami na zabezpečenie ich stability (zahumusovanie s hydroosevom, koše s kamenivom, kamenné obklady, polovegetačné tvárnice, geomreže a i.). Na zabezpečenie stability svahov v zárezoch sú navrhnuté horizontálne odvodňovacie drény, zárubné múry, protierózne rohože a zahumusovanie s výsevom trávneho semena. K zvýšeniu stability svahov prispeje aj ich upevňovanie stupňovitými terasovými zárezmi. Nové teleso je navrhnuté tak, aby bol zabezpečený odtok vody zo zemnej pláne. Zemná pláň bude strechovitého usporiadania s priečnym sklonom 5 %, čím sa zabezpečí odtok vody na svahy, do pozdĺžnych priekop a do trativodov. Keďže sa trať nachádza v klimatických podmienkach s väčším premrzaním pôdy v zimných mesiacoch, ako hlavná konštrukcia železničného spodku bude zriadená ochranná vrstva proti premraniu zemnej pláne, ktorá bude navrhnutá s hrúbkou 50 až 60 cm.

### **Železničné stanice a zastávky**

V riešenom úseku sa vo všetkých variantoch nachádzajú dve železničné zastávky Štrba a Važec a tri železničné stanice Štrba, Východná a Kráľova Lehota. V železničných zastávkach Štrba a Važec budú vybudované nové nástupištia s prístreškami pre cestujúcich podľa aktuálnych technických štandardov a nové mimoúrovňové prístupy (podchody) pre cestujúcich umožňujúce ich bezpečný prístup na nástupištia zohľadňujúc podmienky pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie. Modernizácia železničných staníc sa sústreďuje hlavne na koľajisko a nástupištia. Budovy sú predmetom prestavby len v nevyhnutnom prípade pre potreby adaptácie priestorov pre umiestnenie nových technologických zariadení pre budúcu prevádzku trate:

- V ŽST Štrba budú zmodernizované všetky dopravné koľaje, vybuduje sa nové ostrovné nástupište a zrekonštruje krajné nástupište pri výpravnej budove. Vybuduje sa aj nový podchod pre cestujúcich pre bezpečný prístup na nástupištia.
- V ŽST Východná sa zmodernizujú všetky dopravné koľaje a vybudujú sa dve nové krajné nástupištia, na ktoré bude prístup novým podchodom. Upraví sa plochy prilahlé k výpravnej budove.
- V ŽST Kráľova Lehota sa úplne prebuduje koľajisko stanice a vybudujú sa dve ostrovné nástupištia s mimoúrovňovým prístupom cez nový podchod pre cestujúcich.

### ***Ostatné technické úpravy***

- V rámci modernizácie trate sa vybuduje nové trakčné vedenie, pripravené na prechod na striedavú trakciu 25 kV/50 Hz. K vonkajším prvkom v koľajisku sa vybuduje nová kabelizácia so zvýšenou ochranou proti účinkom striedavej trakcie. Zabezpečená bude tiež ochrana neživých častí trakčného vedenia a kovových konštrukcií nachádzajúcich sa v zóne vedenia pred nebezpečným napätím ich ukoľajnením.
- Modernizovaná trať bude v staničných úsekoch vybavená novými zaisťovacími značkami, traťovými značkami (označenie kilometrickej polohy) a príslušnými návěstidlami.
- Prestavba hodnoteného úseku železničnej trate si vyžiada nové moderné zabezpečovacie zariadenie.
- Odstránené budú všetky pricestné zabezpečovacie zariadenia, keďže v definitívnom stave budú zrušené všetky úrovňové krížovania železnice s cestnými komunikáciami.
- V staniaciach a na zastávkach bude vybudovaný zvukový systém automatického vyhlasovania na základe polohy vlakov, automatický vizuálny informačný systém a orientačný systém smerových šípok a informačných, zákazových a príkazových tabuliek.
- Pre prenos dát bude vybudovaná nová sieť postavená na digitálnej technológii. Prenosovým médiom bude optický kábel.
- V objektoch pre zabezpečenie dopravy (výpravné budovy, nové prevádzkové budovy) sa vykoná vybavenie služobných a technologických miestností oznamovacím zariadením.
- Realizovanými stavebnými prácami môže byť zasiahnutá jestvujúca kabelizácia. V miestach kríženia či súbehu žel. trate alebo súvisiacich objektov s el. rozvodmi bude zabezpečené ich mechanické ochránenie, resp. preloženie. V miestach kríženia alebo súbehu trate s inžinierskymi sieťami budú tieto ochránené oceľovou chráničkou. Zabezpečené budú tiež rekonštrukcie existujúcich rozvodov a inštalácia nových rozvodov pre pripojenie navrhovaných technologických a stavebných objektov.
- Pre mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu železničnej prevádzky bude vybudovaná mobilná rádiatelefónna sieť určená výhradne pre železničnú prevádzku (aktuálne v projektovej príprave ako samostatná stavba, pre ktorú bola spracovaná dokumentácia pre realizáciu stavby a aktuálne beží stavebné konanie).
- Z dôvodu ochrany osôb, technologických zariadení a objektov je navrhnuté v obsadených aj v neobsadených, diaľkovo ovládaných objektoch vybudovať systém elektrickej požiarnej signalizácie. Elektrická požiarňa signalizácia bude inštalovaná aj do vybraných priestorov v železničných staniaciach.
- Z bezpečnostných dôvodov budú technologické zariadenia umiestnené v stavebných objektoch chránené poplachovým systémom narušenia objektu a snímacími video prvkami.

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

a súčasne zníži potrebu údržbových a servisných prác. Zabudovaním moderných technických prvkov sa súčasne zabezpečí minimalizácia negatívnych vplyvov železničnej prevádzky na okolité prostredie (tlmenie hluku, vibrácií, odvádzanie odpadových vôd a i.).

### ***Mostné objekty***

Viacere existujúce železničné mosty sú navrhnuté na rekonštrukciu alebo prestavbu vzhľadom na ich súčasný stav a požadované parametre modernizovanej žel. trate. Rekonštrukčné práce budú sledovať dosiahnutie normových stavov a požadovanej prechodnosti a zaťaženia a tiež nevyhnutnú výmenu a opravu jednotlivých konštrukčných prvkov. V rámci navrhovaných preložiek trate v riešených variantoch bude vybudovaných viacero nových mostných objektov. Naopak, niektoré mosty na opustenom telese v miestach preložiek trate budú pravdepodobne demontované. Ako súčasť navrhovanej činnosti bude vybudovaný tiež nový nadchod pre zver (ekodukt). Situovaný bude na začiatku riešeného úseku v nžkm 213,150 v Lučivnej, svojou polohou bude umožňovať prechod zveri v intenzívne využívanom migračnom profile s priamou nadväznosťou na existujúci nadchod pre zver na severnejšie položenej diaľnici D1 . Jestvujúce priepusty na trati budú zrekonštruované v potrebnom rozsahu podľa ich aktuálneho stavebnotechnického stavu a v prípade potreby budú navrhnuté priepusty nové. Nefunkčné a nepotrebné priepusty sa odstránia.

### ***Úpravy vodných tokov***

Prestavbou jestvujúcich železničných mostov, resp. výstavbou nových mostov prekonávajúcich vodné toky, môžu byť vyvolané úpravy dotknutých vodných tokov. Vzhľadom na to, že jestvujúce mosty väčšinou nevyhovujú požiadavke dostatočnej kapacity mostného otvoru na prevedenie storočnej vody, potrebné budú aj príslušné úpravy koryt tokov pred a za mostmi v rozsahu spevnenia ich dna a svahov a ich prispôsobenia sa jestvujúcemu tvaru tokov nábehmi svahov. V prípade realizácie preložky v lokalite ŽST Kráľova Lehota vo variante 1 a 2 bude nevyhnutná tiež úprava koryta Váhu v dĺžke približne 220 m. V prípade realizácie navrhovanej činnosti v subvariante 3 nedôjde k zmene smerového vedenia v tejto lokalite a teda ani k zásahom do vodného toku Váh. Navrhovaná činnosť vo variante 1 aj 2 uvažuje tiež s preložkou trate v lokalite Biely Váh v úseku trate medzi Štrbou a Važcom. Zmena smerového vedenia v tomto úseku si vyžiada vybudovanie nového viacpoľového mosta ponad tok Bieleho Váhu v nžkm 221,997. Zriadenie nového kríženia trate s Bielym Váhom je uvažované bez potreby úprav toku.

### ***Oporné a zárubné múry***

Smerové úpravy koľají si vyžadujú výstavbu nových oporných a zárubných múrov. Podľa potreby sa navrhnu rôzne typy múrov - gravitačné, železobetónové uholníkové a kotvené oporné múry, klincované zemné svahy, oporné múry vystužené geomrežou, pilótové steny a i. Trvalé geotechnické konštrukcie budú opatrené povrchovým obkladom. Predpokladá sa využitie kameniva, resp. takého materiálu, ktorý nebude rušivým prvkom v dotknutom priestore. Svahy násypov a zárezov budú chránené proti možným gravitačným pohybom vhodnými opatreniami (zahumusovanie a zatrávnenie, koše s kamenivom, kamenné obklady, polovegetačné tvárnice, geomreže a i.).

### ***Mimoúrovňové kríženia***

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti prepravy budú v celom úseku trate jestvujúce úrovňové krížovania trate s cestnými komunikáciami zrušené alebo nahradené mimoúrovňovými riešeniami. Prebudovanie úrovňových krížovaní trate s cestnými komunikáciami na

mimoúrovňové, resp. ich zrušenie bez náhrady, vyplýva z § 14 odseku 1) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších aktualizácií. V dotknutom traťovom úseku sa nachádzajú viaceré železničné priecestia:

- Priecestie na poľnej ceste medzi obcami Važec a Štrba v sžkm 220,446 bude zrušené bez náhrady. Prístup na pozemky bude možný zo severu z cesty I/18 a z juhu z cesty III/2343.
- Priecestie na ul. Urbárska vo Važci v žkm 225,217 bude vo variante 1 aj 2 zrušené a nahradené novým podchodom pre verejnosť v mieste súčasného priecestia.
- Priecestie na ul. Na harte vo Važci na ceste III/2343 v sžkm 226,348 bude vo variante 1 zrušené a nahradené novým cestným podjazdom na preložke danej cesty a vo variante 2 bude zrušené bez náhrady.
- Priecestie na miestnej komunikácii v Kráľovej Lehote v sžkm 240,203 bude zrušené bez náhrady. Dotknuté pozemky na severnej strane trate, na ktoré budú zamedzené prístupy, budú vykúpené.

Pri ostatných jestvujúcich cestných mostoch križujúcich modernizovaný úsek železničnej trate sa uvažuje s úpravou ochranných sietí pred dotykom so živými časťami trakčného vedenia. Súčasťou navrhovanej činnosti je tiež zriadenie bezpečných, mimoúrovňových prístupov cestujúcich na nástupištia v zastávkach a staniách. Ako náhrada za súčasné úrovňové prechody koľajiskom sú v dotknutých staniách a zastávkach navrhnuté nové podchody pre cestujúcich. Nosné konštrukcie podchodov sú navrhnuté ako prefabrikované rámové alebo ako monolitické železobetónové konštrukcie, podchody budú vybavené schodiskami a osobnými výťahmi alebo šikmými rampami zabezpečujúcimi prístup osôb so zníženými schopnosťami pohybu.

### ***Cestné komunikácie***

Nevyhnutnosť zrušenia železničného priecestia na západnom okraji obce Važec v žkm 225,217 na ul. Na harte vyvoláva potrebu jeho bližšieho riešenia. Vo variante 1 je uvažované s nahradením súčasného úrovňového križovania novým cestným podjazdom v žkm 226,202 vybudovaným na preložke miestnej komunikácie III/2343 umiestnenej cca 200 m západnejšie. Preložka cestnej komunikácie si vyžiada tiež nevyhnutné úpravy cesty I/18 v mieste ich prepojenia. Vo variante 2 bude predmetné priecestie zrušené bez náhrady. Navrhovaná preložka v lokalite Biely Váh vyvolá v nžkm 222 potrebu smerovej úpravy miestnej komunikácie odbáčajúcej z cesty I/18, nakoľko v nžkm 221,997 bude vybudovaný nový mostný objekt, na ktorom bude železnica vedená ponad tok Bieleho Váhu a ponad existujúcu komunikáciu. V prípade potreby budú vybudované tiež nové prístupové komunikácie k železničným staniám a zastávkam a k ostatným stavebným a technologickým objektom vrátane dočasných komunikácií počas výstavby. Nové prístupové komunikácie k staniám a zastávkam budú navrhnuté v kategórii miestnych komunikácií, prístupové komunikácie k novým stavebným objektom a technologickým zariadeniam vrátane nového nadchodu pre zver budú navrhnuté ako poľné cesty. Šírkové usporiadanie komunikácií bude zodpovedať ich kategórii. Realizované budú aj nové spevnené plochy v rámci železničných staníc a zastávok pre nové prístupy na nástupištia, umiestnenie a prístupy k technologickým objektom a pod. Ich dispozičné riešenie v predstaničných priestoroch bude stanovené vo vyšších stupňoch prípravy projektu.

### ***Protihlukové opatrenia***

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

- K primárnym protihlukovým opatreniam patrí zabudovanie nového železničného zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch,



vytvorenie koľajového lôžka s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm a zriadenie bezstykovej koľaje so strojným brúsením koľajnicových pásov.

- Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hygienické limity, budú aplikované sekundárne protihlukové opatrenia - protihlukové clony. Ich konkrétna poloha a parametre budú stanovené podľa záverov vibroakustickej štúdie.
- V miestach, kde inštaláciou protihlukových stien nedôjde k dostatočnej eliminácii šírenia hluku, budú doplnené terciárne protihlukové opatrenia (výmena okien so štrbinovým vetracím systémom, zvýšenie nepriezvučnosti obvodového plášťa budov a pod.). Tieto opatrenia bude možné vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce.

### ***Vegetačné úpravy***

Súčasťou modernizácie železničnej trate budú jednoduché vegetačné úpravy, ktorých hlavným cieľom je spevnenie svahov násypov železničného telesa, svahov priekop a svahov nad zárubňými múrmi. Ich druhotným významom je zlepšiť začlenenie technických prvkov do miestnej krajiny:

- Všetky svahy budú v zmysle platných železničných predpisov a noriem zahumusované a zatrávnené.
- Zatrávnené budú aj ostatné voľné priestranstvá dotknuté stavbou.
- V úsekoch s vysokými násypmi alebo hlbokými zárezmi bude pre efektívnejšie spevnenie svahov navrhnutá výsadba drevín.

### ***Iné úpravy***

Pre realizáciu stavby bude potrebné odstrániť niektoré objekty a prvky železničnej infraštruktúry, ktoré budú nahrádzané novými, modernými prvkami. Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada tiež odstránenie drevín vrátane nelesnej drevinovej vegetácie nachádzajúcej sa pozdĺž dotknutého traťového úseku v miestach výkonu stavebných prác, v miestach uvažovaných preložiek trate a v miestach situovania nových stavebných objektov.

## **III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

### **1. Vypracovanie správy o hodnotení**

Navrhovaná činnosť je podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení účinnom do 31. 03. 2023 (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) zaradená do kapitoly č. 13. Doprava a telekomunikácie, do položiek:

- č. 3 Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných s prahovou hodnotou nad 20 km do časti A (povinné hodnotenie);
- č. 4, písm b.) zmiešané (nákladné + osobné) s prahovou hodnotou od 5 koľají do časti B (zistovacie konanie) a
- č. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov bez limitu do časti B (zistovacie konanie).

Podľa § 18 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní vplyvov musí byť predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie každá navrhovaná činnosť

uvedená v prílohe č. 8 časti A zákona o posudzovaní vplyvov, ak nejde o činnosť realizovanú na účely uvedené v § 18 ods. 1 písm. b) zákona o posudzovaní vplyvov.

Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 31 364 501 v zastúpení spoločnosti REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, IČO 35 729 023 (ďalej len „navrhovateľ“) predložil dňa 10. 08. 2022 na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, v súčasnosti už sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 22 zákona o posudzovaní vplyvov zámer navrhovanej činnosti na posúdenie podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Zámer navrhovanej činnosti vypracoval navrhovateľ v auguste 2019, v nulovom variante a v dvoch realizačných variantoch navrhovanej činnosti.

Dňa 09. 04. 2020 nadobudol účinnosť zákon č. 74/2020 Z. z., ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v pôsobnosti Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky v súvislosti s ochorením COVID-19. V rámci zákona o posudzovaní vplyvov bol doplnený § 65g Prechodné ustanovenia počas trvania mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu vyhláseného v súvislosti s ochorením COVID-19.

S ohľadom na uvedenú skutočnosť sa prerokovanie v zmysle § 30 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov vykonalo, v súlade s toho času platným znením § 65g ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov písomne v listinnej a v elektronickej podobe [v súlade so zákonom č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-governmente)].

Na základe odborného posúdenia predloženého zámeru navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území a doručených stanovísk, MŽP SR určilo podľa § 30 zákona o posudzovaní vplyvov, v súlade s § 65g ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti č. 4139/2020-1.7/rc-RH, 25971/2020-int. zo dňa 11. 12. 2020 (ďalej len „rozsah hodnotenia“), ktorého návrh bol prerokovaný v zmysle predchádzajúceho odseku.

V rozsahu hodnotenia MŽP SR, pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, určilo dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) a variantov uvedených v zámere navrhovanej činnosti a subvariantov (subvariant č. 3 a subvariant č. 4), ktoré vyplynuli zo špecifických požiadaviek 2.2.1 a 2.2.2 rozsahu hodnotenia. Ďalej boli v rozsahu hodnotenia určené 4 všeobecné podmienky a 40 špecifických požiadaviek. Časový harmonogram nebol určený.

## **2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení**

Dňa 24. 05. 2022 doručil navrhovateľ na MŽP SR, podľa § 31 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov, správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti (ďalej len „správa o hodnotení alebo správa o hodnotení navrhovanej činnosti“), ktorú vypracoval navrhovateľ v máji 2022. Prílohou správy o hodnotení boli nasledovné štúdiá: Vibroakustická štúdiá, Primerané hodnotenie, Posúdenie odolnosti projektu voči dôsledkom zmeny klímy, Migračná štúdiá, Prieskum biotopov, Hydrogeologické posúdenie vplyvov razenia Bujanovského tunela na podzemné vody a návrh ich minimalizácie a Hydrotechnické posúdenie vplyvu.

MŽP SR predložilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov, listom č. 5590/2022-11.7/dš, 32593/2022, 32610/2022-int. zo dňa

07. 06. 2022 nasledovným subjektom procesu posudzovania: dotknutým obciam (*obec Lučivná, obec Štrba, obec Važec, obec Východná, obec Hybe, obec Kráľova Lehota, obec Liptovská Porúbka*), povoľujúcemu, rezornému a zároveň aj dotknutému orgánu (*Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad*), dotknutým orgánom (*Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvár vedúceho hygienika rezortu, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Krajský pamiatkový úrad Prešov, Krajský pamiatkový úrad Žilina, Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Žiline, Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Prešove, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., odštepny závod Piešťany, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., odštepny závod Košice, Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Okresný úrad Poprad, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Okresný úrad Poprad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Okresný úrad Poprad, Pozemkový a lesný odbor, Okresný úrad Poprad, Odbor krízového riadenia, Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade, Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Liptovskom Mikuláši, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny) a všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie dotknutej verejnosti (*Ing. Ivan Fiačan, Združenie domových samospráv*) a vyzvalo ich na doručenie stanoviska v zákonom stanovenej lehote, do 30 dní od doručenia správy o hodnotení.*

MŽP SR zároveň informovalo, že verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení na MŽP SR do 30 dní od zverejnenia na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky alebo od zverejnenia správy o hodnotení dotknutou obcou podľa § 65g ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov.

MŽP SR požiadalo dotknutú obec, aby podľa § 65g ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov informovala o doručení správy o hodnotení verejnosť, a to do desiatich dní od doručenia správy o hodnotení a zároveň zverejnila v celom rozsahu dokumentáciu správy o hodnotení na úradnej tabuli obce a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a oznámila verejnosti, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a aby označila miesto, kde sa môžu podávať, pričom uviedlo, že ak nie je možné zverejniť na úradnej tabuli obce dokumentáciu v celom rozsahu, obec na úradnej tabuli obce zverejní informáciu o tom, kde a kedy možno do nej nahliadnuť, robiť výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady urobiť z nej kópie.

MŽP SR zároveň požiadalo dotknuté obce, aby v spolupráci s navrhovateľom, do uplynutia doby zverejnenia správy o hodnotení podľa § 34 ods. 2 a s ohľadom na § 65g zákona o posudzovaní vplyvov, zabezpečila verejné prerokovanie navrhovanej činnosti a prizvala naň, okrem verejnosti, aj zástupcov príslušného orgánu, rezortného orgánu a dotknutých orgánov.

Súčasne boli dotknuté obce upozornené, že termín a miesto verejného prerokovania navrhovanej činnosti je dotknutá obec povinná, podľa § 34 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, oznámiť najneskôr 10 pracovných dní pred jeho konaním.

Podľa § 35 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na stanovisko doručené po uplynutí stanovených lehôt nemuselo MŽP SR prihladať. MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona

o posudzovaní vplyvov zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) dňa 07. 04. 2023.

### **3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou**

#### ***Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v obci Východná a Hybe***

V zmysle § 34 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečili dotknuté obce Východná a Hybe po dohode s navrhovateľom spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 06. 07. 2022. Verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa zúčastnili zástupcovia dotknutých obcí, navrhovateľ a splnomocnený zástupca navrhovateľa. Splnomocnený zástupca navrhovateľa v úvode verejného prerokovania navrhovanej činnosti odprezentoval predmet navrhovatej činnosti a informoval o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese doteraz vykonané a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu posudzovania. Podrobnejšie boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré zlepšia akustickú situáciu v okolí modernizovanej železničnej trate v porovnaní so súčasným stavom. Ďalej bol prezentovaný rozsah modernizačných prác so zameraním na plánované aktivity v dotknutých katastrálnych územiach vrátane navrhovaných lokálnych preložiek, úprav mostov a železničnej stanice. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti starosta obce Východná vyjadril nesúhlas obce s polohou ekoduktu pre zver v nžkm 232,650, nakoľko by privádzal zver priamo do zastavaného územia obce. Rovnako bola vznesená požiadavka obce na spevnenie cesty v priestore pod mostom v nžkm 232,641 hojne využívanej občanmi, kde sa v súčasnosti nachádza len poľná nespevnená cesta. Zástupcov dotknutej obce Východná zároveň zaujímalo, či v prípade výstavby ekoduktu by bol ekodukt oplotený. Na danú otázku odpovedal splnomocnený zástupca navrhovateľa, pričom uviedol, že oplotenie by bolo navrhnuté v rámci ekoduktu a v krátkom nadväzujúcom úseku na navádzanie zveri, príp. bude využité navádzanie formou výsadby zelene (drevín). Starosta obce Východná zároveň uviedol, že požaduje zaslanie migračnej štúdie, pričom splnomocnený zástupca navrhovateľa prisľúbil jej zaslanie.

Na všetky položené otázky bolo splnomocneným zástupcom navrhovateľa odpovedané. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení. Zároveň na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti bol vznesený nesúhlas v súvislosti s polohovou ekoduktu pre zver v nžkm 232,650.

#### ***Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v obci Važec***

V zmysle § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečila dotknutá obec Richnava po dohode so zástupcom navrhovateľa verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 06. 07. 2022. Verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa zúčastnili zástupcovia dotknutej obce, navrhovateľ a splnomocnený zástupca navrhovateľa. Splnomocnený zástupca navrhovateľa v úvode verejného prerokovania navrhovanej činnosti odprezentoval predmet navrhovatej činnosti a informoval o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese doteraz vykonané a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Podrobnejšie boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšia akustickú situáciu v okolí modernizovanej železničnej trate v porovnaní so súčasným stavom. Ďalej bol prezentovaný rozsah modernizačných prác so zameraním na plánované aktivity

v dotknutých katastrálnych územiach vrátane navrhovaných lokálnych preložiek, úprav mostov a železničnej stanice.

Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti boli prediskutované otázky občanov Važec k navrhovanej činnosti a zároveň bola vyjadrená požiadavka obce aby bola navrhovaná činnosť realizovaná vo Variante 1 - s nahradením rušeného železničného priestrešia na ulici Na Harte novým cestným podjazdom v novej polohe.

Na všetky položené otázky bolo splnomocneným zástupcom navrhovateľa a zároveň spracovateľa správy o hodnotení činnosti odpovedané. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení. Zároveň na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti nebol vznesený nesúhlas zúčastnených k realizácii navrhovanej činnosti.

#### ***Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v obci Kráľova Lehota a Liptovská Porúbka:***

V zmysle § 34 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečili dotknuté obce Kráľova Lehota a Liptovská Porúbka po dohode so zástupcom navrhovateľa spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 07. 07. 2022. Verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa zúčastnili zástupcovia dotknutých obcí, navrhovateľ a splnomocnený zástupca navrhovateľa, zástupcovia Žilinského samosprávneho kraja a občania. Zástupca navrhovateľa v úvode verejného prerokovania navrhovanej činnosti odprezentoval predmet navrhovatej činnosti a informoval o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese vykonané a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Podrobnejšie boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšia akustickú situáciu v okolí modernizovanej železničnej trate v porovnaní so súčasným stavom. Ďalej bol prezentovaný rozsah modernizačných prác so zameraním na plánované aktivity v dotknutých katastrálnych územiach vrátane navrhovaných lokálnych preložiek, úprav mostov a železničnej stanice.

Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti boli prediskutované otázky občanov a zástupcov dotknutých obcí k navrhovanej činnosti.

Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti zástupca Žilinského samosprávneho kraja uviedol, že pôvodne posúdená navrhovaná činnosť, pre ktorú už je vydané územné rozhodnutie je v kolízii so stavbou Vážskej cyklodopravnej trasy (tunelové riešenie s vymiestnením trate na sever od obce). Zástupca navrhovateľa k danej pripomienke uviedol, že Štúdia realizovateľnosti (2014) nepotvrdila pôvodne uvažované riešenie modernizácie trate a na realizáciu odporúčala aktuálne predložený a pripravovaný variant.

Na všetky položené otázky bolo splnomocneným zástupcom navrhovateľa a zároveň spracovateľa správy o hodnotení činnosti odpovedané. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení. Zároveň na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti nebol vznesený nesúhlas zúčastnených k realizácii navrhovanej činnosti.

#### ***Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti v obci Štrba a Lučivná:***

V zmysle § 34 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov zabezpečili dotknuté obce Lučivná a Štrba po dohode so zástupcom navrhovateľa spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 07. 07. 2022. Verejného prerokovania navrhovanej činnosti sa zúčastnili zástupcovia dotknutých obcí, navrhovateľ

a splnomocnený zástupca navrhovateľa, zástupca spoločnosti IDS Východ a občania. Zástupca navrhovateľa v úvode verejného prerokovania navrhovanej činnosti odprezentoval predmet navrhovatej činnosti a informoval o prebiehajúcom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, o tom, aké kroky boli v procese vykonané a aké procesné kroky je potrebné absolvovať pre úspešné ukončenie procesu. Podrobnejšie boli predstavené výsledky hlukovej štúdie a technické opatrenia, ktoré významne zlepšia akustickú situáciu v okolí modernizovanej železničnej trate v porovnaní so súčasným stavom. Ďalej bol prezentovaný rozsah modernizačných prác so zameraním na plánované aktivity v dotknutých katastrálnych územiach vrátane navrhovaných lokálnych preložiek, úprav mostov a železničnej stanice.

Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti boli prediskutované otázky občanov, zástupcov dotknutých obcí a zástupcu spoločnosti IDS Východ k posudzovanej navrhovanej činnosti. Na všetky položené otázky bolo splnomocneným zástupcom navrhovateľa a zároveň spracovateľa správy o hodnotení odpovedané. Na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti išlo o diskusiu a vysvetlenie realizácie navrhovanej činnosti a skutočností uvedených v predmetnej správe o hodnotení. Zároveň na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti nebol vznesený nesúhlas zúčastnených k realizácii navrhovanej činnosti.

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

Podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov bolo na MŽP SR doručených celkom 18 písomných stanovísk k správe o hodnotení, a to konkrétne od obec Štrba; obec Východná; obec Kráľová Lehota; Ministerstva dopravy Slovenskej republiky; Krajského pamiatkového úradu v Prešove; Krajského riaditeľstva hasičského a záchranného zboru v Prešove; Krajského riaditeľstva hasičského a záchranného zboru v Žiline; Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši; Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky; Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p., odštepny závod Piešťany; Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p., odštepny závod Košice; Okresného úradu Poprad, odboru starostlivosti o životné prostredie; Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny; Prešovského samosprávneho kraja; žilinského samosprávneho kraja a účastníkov konania IDS Východ, s.r.o.; Integrovanej dopravy Žilinského kraja a Ing. Ľuboslavy Repašovej.

Vyjadrenie MŽP SR k predmetným stanoviskám je uvedené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

#### **5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona o posudzovaní vplyvov**

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov vypracovala na základe určenia MŽP SR, listom č. 2690/2023-11.1.2/dš, 31931/2023 zo dňa 26. 05. 2024, spoločnosť HBH projekt spol. s r.o. organizačná zložka Slovensko, Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 49/2010-PO-OHPV (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“). O určení spracovateľa odborného posudku MŽP SR informovalo, listom č. 2690/2023-11.1.2/dš, 31888/2023 zo dňa 26. 05. 2024, v súlade s § 36 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, navrhovateľa.

Dňa 28. 07. 2023 doručil spracovateľ odborného posudku listom č. 23-03845 zo dňa 27. 07. 2023 na MŽP SR žiadosť o predĺženie lehoty na vypracovanie odborného posudku o 30 dní. MŽP SR, po zvážení argumentov uvedených v predloženej žiadosti, odborne spôsobilej osoby vyhovel a listom č. 2690/2023-11.1.2/dš, 64182/2023 zo dňa 31. 07. 2023 lehotu na doručenie odborného posudku k navrhovanej činnosti podľa § 36 ods. 4 zákona o posudzovaní

vplyvov predĺžilo o 30 dní, t. j. do termínu 01. 09. 2023. Nakoľko odborný posudok nebol doručený ani po ukončení 30 dňovej lehoty MŽP SR si listom č. 2721/2024-11.1.2/dš, 9752/2024 zo dňa 26. 03. 2024 vyžiadalo informácie o vypracovaní odborného posudku od navrhovateľa a spracovateľa odborného posudku.

Odborný posudok bol následne navrhovateľom doručený na MŽP SR dňa 07. 05. 2024. Avšak MŽP SR listom č. 2721/2024-1.7/dš, 56690/2024 zo dňa 04. 09. 2024 odborný posudok vrátilo v zmysle § 36 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov spracovateľovi odborného posudku na dopracovanie a zároveň o tom informovalo navrhovateľa. Dopracovaný odborný posudok (aj elektronicky) navrhovateľ doručil na MŽP SR dňa 18. 10. 2024.

Odborný posudok bol vypracovaný na základe rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ako aj na základe vlastných poznatkov a zistení spracovateľa posudku.

Odborný posudok obsahuje všetky náležitosti stanovené zákonom o posudzovaní vplyvov. V odbornom posudku boli vyhodnotené najmä úplnosť správy o hodnotení, stanoviská doručené podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak ide o likvidáciu, sanáciu alebo rekultiváciu, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Doručený odborný posudok spochybňuje závery správy o hodnotení, ako aj primeraného hodnotenia, a to z viacerých dôvodov. Spracovateľ odborného posudku v odbornom posudku konštatuje, že varianty navrhovanej činnosti neboli popísané dostatočne zrozumiteľne, na základe čoho mohlo dôjsť k dezinterpretácii záverov. Spracovateľ odborného posudku ďalej uvádza, že zábery stavby neboli definované v dostatočnom rozsahu a reálne zábery budú väčšie ako sa predpokladalo. Odborný posudok taktiež poukazuje na nejednoznačnosť parametrov a pozícií migračných objektov, na základe čoho nie je možné jednoznačne vylúčiť významne negatívne vplyvy na migráciu živočíchov. Spracovateľ odborného posudku tiež uvádza, že subvariant Sv5 svojím rozsahom zasahuje do biotopu 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov v blízkosti v dotknutého územia európskeho významu, kde je predmetom ochrany. V následnosti na zistené nedostatky spracovateľ odborného posudku považuje súhrnné vyhodnotenie vplyvu na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000 za nedostatočné a konštatuje, že pre žiadny z variantov a subvariantov nie je možné jednoznačne vylúčiť významne negatívny vplyv na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000.

Na základe zistení spracovateľa odborného posudku všetky predložené varianty navrhovanej činnosti predstavujú významný vplyv na územia patriace do európskej sústavy chránených území Natura 2000, resp. ich významný vplyv na európsku sústavu chránených území Natura 2000 nie je možné jednoznačne vylúčiť. Spracovateľ odborného posudku v odbornom posudku zároveň upozornil na § 28 ods. 11 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) na základe, ktorého (*cit.*): „*ak sa na základe primeraného hodnotenia vplyvov v konaní podľa osobitného predpisu nepreukáže, že plán alebo projekt nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu*

*územia, a neexistujú iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu územia, alebo ak také nie sú, s menším nepriaznivým vplyvom, takýto plán alebo projekt možno podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov schváliť alebo povoliť, len ak sa musí realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení.“*

V závere odborného posudku spracovateľ odborného posudku odporúča pre navrhovanú činnosť hľadať iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000. Na základe záverov odborného posudku je možné sa domnievať, že alternatívne riešenia existujú v podobe už historicky posúdeného vedenia trasy z časti v tunelových úsekoch, ktoré bolo súčasťou aj štúdie realizovateľnosti z roku 2015. Spracovateľ odborného posudku na základe preštudovania správy o hodnotení a príloh, ktoré sú súčasťou správy o hodnotení a všetkých dostupných vyjadrení, zápisníc a dokumentov, ako aj preverenia procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvádza, že neodporúča realizáciu navrhovanej činnosti ani v jednom z posudzovaných variantov a subvariantov.

Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní tohto záverečného stanoviska.

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

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli na základe predložených podkladových materiálov a vyjadrení zainteresovaných strán komplexne zdokumentované a vyhodnotené. Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, kumulatívne, pozitívne a negatívne. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo, vplyvy na prírodné prostredie, vplyvy na krajinu, vplyvy na urbánny komplex a na využívanie zeme.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli vyhodnotené na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie nasledovne:

##### ***Vplyvy na obyvateľstvo***

Počas výstavby navrhovanej činnosti budú na kvalitu života obyvateľstva nepriaznivo vplývať najmä zvýšená prašnosť v okolí stavenísk a zvýšený objem emisií hluku a vibrácií produkovanými zo stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov. Zdrojmi hluku a prašnosti budú ťažké mechanizmy vykonávajúce búracie, zemné a stavebné práce, prejazdy nákladných automobilov so surovinami a materiálmi a podobne. Nepriaznivo bude na pohodu a kvalitu života pôsobiť aj zvýšený pohyb motorových prostriedkov v dotknutom území. Nevyhnutné budú tiež dopravné výluky na trati a pri výstavbe mimoúrovňových križení aj obmedzenia cestnej dopravy. Následkom bude znížená priepustnosť dopravných línií a dočasné predĺženie jazdných časov.

Stavebné práce vyvolajú aj dočasné dopravné obmedzenia železničnej i cestnej dopravy v riešenom území. Odstránenie úrovňových križovaní železničnej trate s miestnymi komunikáciami vyvolá tiež zmeny organizácie dopravy v dotknutom území a zmeny prístupnosti niektorých pozemkov. Súčasne však týmto krokom dôjde k zvýšeniu bezpečnosti obyvateľov odstránením možných kolíznych bodov. K negatívnym vplyvom na obyvateľstvo je možné zaradiť aj prípadný zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie a výkupy pozemkov).

Dôležitým vplyvom v etape výstavby navrhovanej činnosti na obyvateľov bude najmä hluk. Nepriaznivý vplyv hlukovej záťaže sa môže prejavovať pri dlhodobých expozíciách prekračujúcich



povolený hygienický limit. Toto nepriaznivé ovplyvnenie akustickej situácie dotknutých území však bude krátkodobé s trvaním po dobu vykonávania modernizačných prác a bude obmedzené predovšetkým na staveniská a ich okolie.

Prevádzkou navrhovanej činnosti však dôjde k výraznému zlepšeniu súčasnej hlukovej situácie v okolí trate, a to predovšetkým prostredníctvom inštalácie moderných technických prvkov priamo do telesa trate, skrátením doby prejazdov zvýšením traťovej rýchlosti, zdokonaľovaním konštrukcií vagónov a lokomotív a inštaláciou samotných protihlukových opatrení vo forme protihlukových clôn. Vplyvy navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž po modernizácii železničnej trate je možné hodnotiť ako významne pozitívne.

V priebehu výstavby navrhovanej činnosti možno taktiež predpokladať zvýšené množstvo prachových častíc zo staveniska a z prístupových komunikácií a ich ďalší prenos vplyvom vírenia vzduchu. Zdrojmi prašnosti budú najmä ťažké mechanizmy vykonávajúce búracie, zemné a stavebné práce, prejazdy nákladných automobilov so surovinami a materiálmi. Negatívne vplyvy spojené s prašnosťou vyvolanou stavebnými prácami počas výstavby je možné zmierniť napríklad kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska počas celej doby trvania stavebných prác, produkciu exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás, či prekrytím prašných materiálov plachtami počas ich prepravy.

Realizácia navrhovanej činnosti bude okrem zvýšenej hlukovej a prachovej záťaže spojená aj so zvýšenou hladinou vibrácií. Prenos vzniknutých vibrácií môže ovplyvniť statiku blízkej zástavby, pričom v prípade v predpokladu negatívneho vplyvu na statiku objektov v blízkosti navrhovanej činnosti bude potrebné navrhnuť vhodné opatrenia, ktorými sú napríklad podchyťovanie budov a zosilňovanie základov. Vplyvy vibrácií počas výstavby navrhovanej činnosti však budú krátkodobé a je ich možné hodnotiť ako mierne negatívne vplyvy. Počas porevádzky sa vplyvy vibrácií nezmenia oproti súčasnému stavu.

Vplyvy všetkých hodnotených variantov na pohodu a kvalitu života možno hodnotiť ako významné predovšetkým vo fáze výkonu stavebných prác. Výraznejšie vplyvy budú produkované v prípade variantov 1 a 2, ktoré uvažujú s realizáciou preložiek trate vo všetkých siedmich úsekoch, a teda s dlhším obdobím výstavby a s dlhším pôsobením negatívnych vplyvov s ňou spojených. Pri ich vzájomnom porovnaní bude výraznejšie ovplyvnenie miestneho obyvateľstva pri realizácii variantu 1, ktorý uvažuje s vybudovaním mimoúrovňovej náhrady zrušeného železničného priecestia vo Važci.

K pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti možno zaradiť vyššiu technickú vybavenosť dotknutého úseku železničnej trate vrátane úprav súvisiacej železničnej infraštruktúry, skrátenie jazdného času, výmenu všetkých zastaraných a opotrebovaných konštrukcií, častí a technického vybavenia, čím sa znížia náklady na údržbu, prevádzku a opravy železničnej trate. Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti je aj zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, zabezpečenie vyššieho komfortu a zvýšenie úrovne a kultúry cestovania. Zároveň príprava stavby si vyžiada zvýšenú potrebu pracovných síl, čo bude znamenať nárast dočasných pracovných príležitostí v oblasti stavebníctva v dotknutom regióne.

K pozitívnym vplyvom na obyvateľstvo patrí tiež zníženie počtu dopravných kolíznych bodov odstránením súčasných priecestí, a zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti zriadením mimoúrovňových prístupov v dotknutých staniach a zastávkach, a s tým súvisiaci zmena prístupových ciest k niektorým pozemkom a objektom. Vo všeobecnosti, vplyvy prevádzky

navrhovanej činnosti na kvalitu života miestnych obyvateľov možno hodnotiť vo všetkých variantoch ako významne pozitívne.

Realizáciou stavebných prác dôjde k vzniku negatívnych vplyvov na dopravu, pričom tieto vplyvy budú spôsobené najmä dopravnými obmedzeniami a výlukami na železničnej trati. Tým sa zníži priepustnosť trate a dôjde k zníženiu objemov prepravovaných tovarov, ktoré bude potrebné následne prepraviť inými druhmi dopravy. Pôjde o vplyv dočasného charakteru, ktorý bude trvať len po dobu výkonu stavebných prác. Vplyvom výstavby navrhovanej činnosti budú nevyhnutné dopravné obmedzenia aj na cestných komunikáciách v území vo forme dočasného zníženia, príp. obmedzenia plynulosti cestnej premávky v stavbu dotknutých lokalitách. Počas výstavby bude v čo najväčšej možnej miere využívaná na dovoz a odvoz materiálu a surovín železničná sieť, avšak prístupy bude potrebné zabezpečiť aj prostredníctvom miestnej cestnej siete. V dotknutom území bude zvýšený pohyb stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov zabezpečujúcich dovoz materiálov a surovín a odvoz odpadov. Obmedzenia cestnej dopravy sa budú týkať cestných komunikácií, ktoré križujú železničnú trať v riešenom území dôvodu odstránenia dnes prítomných pricestných konštrukcií, keďže v rámci navrhovanej činnosti dôjde k ich zrušeniu. Avšak vzhľadom na nízku vyťaženosť miestnych cestných komunikácií a postupné budovanie navrhovanej činnosti v menších ucelených častiach nebude vplyv výstavby na plynulosť cestnej dopravy významný a bude skôr lokálneho charakteru. Počas realizácie modernizačných prác môže dôjsť k dočasným obmedzeniam cyklistickej dopravy v dôsledku samotného výkonu rekonštrukčných prác na dotknutých mostných objektoch. Všetky stavebné úpravy budú však realizované tak, aby nedošlo k negatívnym zásahom do jestvujúcich cyklistických komunikácií.

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

V etape výstavby dôjde k odstráneniu súčasného vegetačného krytu, vykoná sa skrývka humusového horizontu a následne sa zrealizujú výkopové a násypové práce vrátane zakladania nových mostných objektov. V tejto fáze bude vzhľadom na odkrytie plôch rizikom vznik plošnej erózie, príp. narušenie stability svahov a aktivizácia svahových pohybov. V miestach výskytu málo únosných zemín a bahnitých sedimentov budú generované nepriaznivé vplyvy na stabilitu podložia pod násypmi. Citlivými na spomínané javy sú najmä úseky preložiek železničnej trate a miesto budovania nového mimoúrovňového kríženia v obci Važec.

V úsekoch, v ktorých dôjde k vybudovaniu vysokých násypov alebo budovaniu hlbokých zárezov do terénu sa zrealizujú aj nové oporné a zárubné múry, ktoré zaistia stabilitu príľahlých svahov. Významné z tohto pohľadu budú najmä lokality Kolombiarok, ŽST Východná a ŽST Kráľova Lehota, kde sa predpokladajú významné terénne zásahy a budovanie nových geotechnických konštrukcií - oporných a zárubných múrov. Na základe uvedeného bude potrebné pred výstavbou, počas nej a po skončení výstavby geodeticky sledovať vplyv stavby konštrukcií na objekty v ich blízkosti.

Významnejšie zásahy do horninového prostredia pri zakladaní mostných objektov nastanú predovšetkým pri zakladaní nových mostných konštrukcií v lokalite medzi ŽST Štrba a zastávkou Važec ponad tok Bieleho Váhu (platí pre všetky hodnotené varianty) a v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota ponad tok Čierneho Váhu (platí pre varianty 1 a 2 v subvariante riešenia 5).

Medzi pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti je možné zaradiť odstránenie štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku súčasného telesa trate znečisteného ropnými látkami, prípadne fekálnym znečistením. Rizikom je možný vznik havarijnej situácie na stavenisku spojený

s únikom znečisťujúcich látok, ktoré môžu horninové prostredie kontaminovať. Z dôvodu vylúčenia rizík vzniku mimoriadnych udalostí a havárií budú zhotoviteľom stavby prijaté vhodné technické, technologické a organizačné opatrenia.

Z hľadiska ochrany horninového prostredia a lokálnej krajiny bude potrebné pre výstavbu navrhovanej činnosti využívať prioritne jestvujúce zdroje materiálov, resp. získané suroviny z výkonu stavebných prác, aby nedochádzalo k otváraniu nových zdrojov v blízkosti stavby, ktoré znehodnocujú kvalitu krajiny. Modernizovaná železničná trať nebude počas svojej bežnej prevádzky zdrojom negatívnych vplyvov na geodynamické javy, geomorfologické pomery ani na horninové prostredie. Dynamické namáhanie otrasmi zo železničnej prevádzky pôsobí na horninové prostredie nepriaznivo, ale pri požadovanom zhutnení násypov a dodržaní technologickej disciplíny nehrozí ich sadanie s následnými negatívnymi vplyvmi na železničné teleso. Železničná doprava predstavuje pre horninové prostredie riziko z pohľadu možných mimoriadnych udalostí a havárií, kedy do prostredia môžu uniknúť znečisťujúce látky z prepravovaných substrátov, hnacích vozidiel alebo z údržby železničného zvršku. Toto riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkových a bezpečnostných predpisov (pri bežnej prevádzke bez vplyvu, resp. nevýznamný nepriamy negatívny vplyv).

### ***Vplyvy na pôdu***

Hlavným vplyvom realizácie navrhovanej činnosti na pôdu bude nevyhnutnosť záberu pôdy trvalého i dočasného. Sumárne sa predpokladá trvalý záber pôdy cca 1 703 669 m<sup>2</sup> (pre varianty 1 a 2 s najväčšími rozsahmi záberov).

Stavba navrhovanej činnosti si bude vyžadovať aj záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k odkrytiu niektorých svahovitých plôch, čo vyvolá možnosť vzniku plošnej erózie zemín. Po ukončení stavebných prác bude ornica využitá na spevnenie telesa trate vedenej v násype a na súvisiace vegetačné úpravy. Zároveň v priebehu výstavby bude na stavenisku dochádzať k mechanickej devastácii pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov. Následkom utlačania pôdy s jej odkrytia je zvýšené riziko veternej erózie a zvýšenie prašnosti prostredia. V priebehu výstavby navrhovanej činnosti je možnosť vzniku havárie stavebných alebo dopravných mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok do pôd.

Trvalé zábery poľnohospodárskych a lesných pozemkov budú predstavovať negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo. Trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy budú spočívať vo vysporiadaní pozemkov pod súčasným telesom trate, zriadení vecných bremien, ale predovšetkým v trvalých záberoch pôdy v miestach uvažovaných preložiek a v polohách umiestnenia nových stavebných a technologických objektov.

Negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na pôdy je možné znížiť vhodnými opatreniami, ako napríklad dodržiavaním určených plôch trvalých a dočasných záberov pôd, vykonávaním pravidelných kontrol technického stavu stavebných a dopravných prostriedkov, dôsledným dodržiavaním bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami, vrátením dočasne využívaných plôch po skončení prác do pôvodného stavu. V období prevádzky navrhovanej činnosti nebude dochádzať k negatívnym vplyvom na pôdy dotknutého územia. Potenciálnym rizikom počas prevádzky modernizovanej železničnej trate je únik znečisťujúcich látok v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií, kedy z prepravovaných substrátov a z hnacích vozidiel môžu do prostredia uniknúť znečisťujúce látky. Toto riziko bude minimalizované dodržiavaním dopravných a bezpečnostných predpisov.

### ***Vplyvy na ovzdušie***

V etape realizácie stavebných prác bude na stavenisku a v jeho okolí znížená kvalita ovzdušia prachovými časticami. Zníženie kvality ovzdušia bude dočasné, pričom uvedený vplyv bude málo významný, prevažne lokálneho charakteru, krátkodobý a bude sa vzťahovať len na obdobie výstavby navrhovanej činnosti. Zdrojmi znečisťujúcich látok budú najmä búracie práce, zemné práce, výkopové a stavebné práce, stavebné mechanizmy, zemníky sypkého materiálu a dočasné depónie zeminy, recyklačné základne na drvenie a triedenie surovín a nákladné automobily prevážajúce stavebný materiál, suroviny a odpady.

Zdrojom znečisťovania ovzdušia budú aj emisie výfukových plynov, ktoré budú prispievať k zníženiu kvality ovzdušia nielen v okolí stavenísk, ale i na prístupových trasách. Zmiernenie produkcie exhalátov z motorových prostriedkov bude snaha zabezpečiť koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás mimo obytné územia. Prašnosť vyvolaná stavebnými prácami bude zmiernovaná prijatými opatreniami, najmä prekryvaním objektov fóliami pri demolačných prácach, kropením deponovanej zeminy a prašných povrchov počas suchého obdobia, čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska, prepravovaním prašného materiálu prekrytého plachtami a koordináciou presunov stavebnej techniky.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate nie je predpoklad nárastu emisií znečisťujúcich látok oproti súčasnému stavu z dôvodu elektrifikácie železničnej trate. Prejazdy vlakových súprav budú zdrojom prašnosti, ktorá sa prejaví v okolí trate do vzdialenosti cca 50 – 70 m. Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové náhradné zdroje elektrickej energie, ktoré možno označiť ako nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia. Osadené budú tiež klimatizačné zariadenia zabezpečujúce stálu prevádzkovú teplotu vybraných technológií ako nové zariadenia obsahujúce F-plyny. Pre tieto zdroje bude potrebné postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany ovzdušia. Pozitívnym dopadom modernizácie železničnej trate je zníženie emisií oxidu uhličitého CO<sup>2</sup> v hodnotenom traťovom v dôsledku zvýšenia plynulosti železničného spojenia, ktoré poskytne atraktívnu alternatívu najmä voči individuálnej automobilovej doprave.

### ***Vplyvy na povrchové a podzemné vody***

Zásahy do vodných tokov a plôch budú spočívať najmä v nevyhnutnej úprave ich korýt, prípadne úprave dna a brehov pod mostnými objektmi, resp. v krátkych nadväzujúcich úsekoch. Z hľadiska úprav tokov v miestach ich križovania so železničnou traťou možno konštatovať, že pôjde o vplyvy trvalého charakteru, mierne negatívnych z pohľadu konverzie povahy ich brehov a dna ich korýt. Počas realizácie stavebných prác v blízkosti vodných tokov alebo v ich korytách môže dôjsť k dočasnému zakaľovaniu vody v tokoch a k prerušeniu ich pozdĺžnej kontinuity. Stavebné práce spojené s prípadným výrubom alebo poškodením brehových porastov môžu tiež vyvolať dočasné, ale i trvalé hydromorfologické zmeny korýt tokov. Vo všeobecnosti vplyvy realizácie navrhovanej činnosti na dotknuté vodné toky možno označiť za mierne negatívne, prevažne dočasného charakteru.

V ŽST Kráľova Lehota v lokalite uvažovanej preložky trate vo variantoch 1 a 2 (nžkm 240,323 - 241,139) nastane v prípade prebudovania koľajiska stanice jeho posun smerom bližšie k toku rieky Váh. Tieto úpravy si vyžadujú priamy zásah do toku Váhu na území obce Kráľova Lehota v dĺžke cca 220 m vo forme úpravy jeho koryta z dôvodu výstavby oporného múra. V prípade posunu koľajiska bližšie k toku rieky Váh vznikne trvalý, významný negatívny vplyv navrhovanej činnosti na hydromorfologické charakteristiky koryta Váhu v upravovanom mieste.

V prípade riešenia modernizácie trate v subvariante 3 sa neuvažuje s preložkou trate v tejto polohe, a teda vplyv na tok Váhu bude nulový.

Realizáciou navrhovanej činnosti zároveň môže dôjsť k zmenám hladiny podzemnej vody a smeru jej prúdenia, prípadne k dočasným zmenám jej kvality. Preto je dôležité v ďalšom stupni povoľovania podrobnejšie technické riešenie predložiť na posúdenie príslušnému orgánu v zmysle § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) resp. v zmysle naplnenia požiadavky čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode). V trase dotknutého úseku železničnej trate ani v jej okolí sa nenachádzajú pramene, pramenné oblasti ani zdroje geotermálnej vody. Železnica neprechádza žiadnym pásmom hygienickej ochrany vodných zdrojov, pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov II. stupňa sa nachádzajú v jej okolí na začiatku, resp. na konci hodnoteného traťového úseku. Navrhovaná činnosť nebude mať na tieto lokality žiaden vplyv.

V rámci modernizácie železničnej trate budú vybudované nové systémy odvádzania odpadových vôd a vôd z povrchového odtoku, t. j. odvádzania zrážkových vôd z koľajiska, spevnených plôch, prístupových komunikácií, mostných objektov, nových cestných komunikácií a ostatných súvisiacich železničných plôch a objektov. Realizáciou modernizácie dotknutých úsekov tak dôjde k zníženiu vypúšťania prípadných znečistených vôd voľne do terénu dotknutého územia. Počas bežnej prevádzky modernizovanej železničnej trate nie sú očakávané žiadne priame vplyvy na množstvo a na kvalitu povrchových alebo podzemných vôd.

#### ***Vplyv na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy***

Realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá vplyv na globálne klimatické pomery. Navrhované úpravy môžu mať vplyv na mikroklimatické pomery v lokálnom meradle. Modernizácia železničnej trate prispeje k zmenšeniu výparu a infiltračnej schopnosti dotknutého územia odstránením súčasnej vegetácie na plochách stavby, zvýšením podielu nepriepustných povrchov a prípadnou zmenou odtokových pomerov v dôsledku budovania nových odvodňovacích systémov a nových násypov a zárezov. Potenciálne negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na mikroklimu budú znížené prijatými opatreniami, ktoré sú v súlade s princípmi Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy (2019), predovšetkým uprednostňovaním odvádzania vôd z povrchového odtoku do vsaku, preferenciou využitia svetlých, resp. odrazivých povrchov, zatrávnením vybraných plôch, výsadbou zelene a podobne. Vplyv navrhovanej činnosti na miestne klimatické pomery je možné hodnotiť ako málo významný vo všetkých posudzovaných variantoch.

#### ***Zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy***

Vzhľadom na dlhodobé územné zastabilizovanie trate v dotknutom území, stavebno-technický návrh projektu a navrhované adaptačné opatrenia sa významné riziko vplyvom zmeny klímy vyvolávajúce závažné poškodenie železničnej infraštruktúry, alebo trvalé znemožnenie železničnej dopravy v dotknutých traťových úsekoch železničného uzla vyžadujúce zásadnú zmenu technického riešenia, alebo prijatie mimoriadnych krízových opatrení nepredpokladá. Realizáciou modernizačných prác dôjde k zlepšeniu jeho súčasného technického stavu, t. j. k zvýšeniu jeho stability a odolnosti aj voči pôsobeniu prípadných nepriaznivých udalostí vrátane rizikových klimatických javov. Z tohto dôvodu sú vplyvy vo všetkých realizačných variantoch navrhovanej činnosti mierne významné, pozitívne. Avšak v prípade nulového variantu je možné daný vplyv hodnotiť ako mierne významný, negatívny.

## **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

### *Vplyvy počas výstavby*

#### *Vplyvy na flóru*

Vplyvy na biotopy riešeného územia boli vyhodnocované na základe výsledkov vykonaných terénnych prieskumov. Realizáciou stavebných prác dôjde v niektorých úsekoch k odstráneniu súčasnej drevinovej vegetácie. Najviac zasiahnuté budú hlavne miesta preložiek trate pre ŽST Štrba, ŽST Východná a medzi Východnou a Kráľovou Lehotou uvažovaných vo všetkých variantoch, resp. v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota vo variantoch 1 a 2. Keďže navrhovaná činnosť prechádza oblasťou s pomerne zachovaným prírodným prostredím je na plochách v blízkosti železničného telesa veľké zastúpenie vzrastlej drevinovej vegetácie. Rovnako tak trať mostnými objektmi križuje lokality prírodného až poloprírodného charakteru s vysokým podielom prítomnej drevinovej vegetácie. Vzhľadom na uvedené možno zásahy do zelene v dotknutom území navrhovanou činnosťou označiť za významne negatívne pre všetky hodnotené varianty.

V dotknutom území sa nachádzajú biotopy národného územia, a to Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky, Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí a Lk7 Psiarkové aluviálne lúky a biotopy európskeho významu, ktorými sú 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky, 7230 Slatiny s vysokým obsahom báz, 6430 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, 6210 Suchomilné travinno-bylinné a krovinné porasty na vápnitom substráte, 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov, 6430 Brehové porasty deväťsilov, 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion*.

Z mapovania biotopov v posudzovanom území vyplynulo, že botanicky cenné lokality sa nachádzajú predovšetkým v lokalitách Kolombiarok (nžkm 213,873 - 215,165), medzi Východnou a Kráľovou Lehotou (nžkm 233,202 - 234,414), v lokalite pred ŽST Kráľová Lehota (nžkm 238,499 - 239,775) a v lokalite ŽST Kráľová Lehota. Na lokalite Kolombiarok je evidovaný výskyt druhu národného významu hmyzovník muchovitý (*Ophrys insectifera*).

Na lokalite ŽST Kráľova Lehota boli evidované biotopy európskeho významu 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion* a 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov. Biotop 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov je zároveň predmetom ochrany dotknutého ÚEV Biely Váh.

Realizáciou navrhovanej činnosti budú zasiahnuté aj vodné biotopy, lesné biotopy a lúčné biotopy. Z vodných biotopov budú zasiahnuté najmä V04 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion* (biotop európskeho významu 3260), ktoré prechádzajú do brehových biotopov Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (biotop európskeho významu 3220) a Br6 Brehové porasty deväťsilov (biotop európskeho významu 6430). Spomínané biotopy boli zaznamenané na dvoch lokalitách v posudzovanom území, a to v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota - Sútok Bieleho a Čierneho Váhu (biotopy Br2 a Br6) a v lokalite ŽST Kráľová Lehota - úsek Váhu pri Kráľovej Lehote (Br2, Br6, názny V04).

Z lesných biotopov bol v posudzovanom území potvrdený len biotop Ls1.4 Horské jelšové lučné lesy (prioritný biotop európskeho významu \*91E0), ktorý sa viaže na vodné toky, v danom území najmä na alúvium Bieleho Váhu a tiež Čierneho Váhu. Výskyt biotopu bol potvrdený v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota - sútok Bieleho a Čierneho Váhu a v lokalite ŽST Kráľová

Lehota - úsek Váhu pri Kráľovej Lehote. Trávinno-bylinné porasty resp. lúčne biotopy boli potvrdené v lokalite Kolombiarok. Na tejto lokalite bol potvrdený výskyt biotopu Tr1 Suchomilné trávinno-bylinné a krovinové porasty na vápnitom substráte (biotop európskeho významu 6210), ktorý prechádza do biotopu Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky (biotop národného významu) s ostrovčekovitým výskytom Tr1. Lúčne biotopy boli ďalej zaznamenané v lokalite „Za Ríglom“, kde v blízkosti prístupovej cesty bol zaznamenaný biotop Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (biotop európskeho významu 6510). Na základe odborného posudku (HBH Projekt spol. s r. o. – organizačná zložka Slovensko, 2024) má spracovateľ odborného posudku za to, že mapovanie biotopov, ktoré bolo realizované pre vypracovanie správy o hodnotení nie je v cca v km 222,000 v ÚEV Biely Váh úplne. Z prieskumu územia a z dostupných informácií uvedených v správe o hodnotení v predložennom odbornom posudku vyplynulo, že sa na lokalite nachádza minimálne sukcesné štádium biotopov lužných lesov. Tento fakt potvrdzuje aj v súčasnosti konsolidované ÚEV, ktoré v týchto miestach v návrhu obsahuje doplnené parcely 2286/145, 2282/6 a 2659, ktoré sú v návrhu doplnené (so 4. stupňom ochrany) práve pre výskyt predmetov ochrany ÚEV Biely Váh.

Najvýznamnejšími vplyvmi na flóru dotknutého územia v etape realizácie stavebných prác bude možné poškodenie vegetácie a biotopov v blízkosti stavby mimo určeného dočasného a trvalého záberu. Ďalším možným negatívnym vplyvom spojeným s realizáciou stavebných prác je riziko vnesenia nepôvodných prípadne invázných druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia. Rekonštrukcia mostov križujúcich vodné toky, resp. výstavba nových mostných objektov ponad vodné toky môže vyvolať taktiež dočasné nepriaznivé vplyvy na vodné biotopy a prítomné vodné živočichy.

Nakoľko v rámci predloženej správy o hodnotení neboli v posudzovaných variantoch a subvariantoch navrhovanej činnosti jednoznačne definované zábery stavby (dočasné a trvalé) na základe čoho nie je možné jednoznačne vylúčiť významný negatívny vplyv spojený s realizáciou navrhovanej činnosti, nakoľko reálne zábery stavby budú väčšie vo všetkých posudzovaných variantoch.

#### *Vplyvy na faunu*

Na základe prieskumu mäkkýšov v záujmovom území boli identifikované lokality, na ktorých sú prítomné druhy európskeho významu *Vertigo geyeri* a *Vertigo angustior*, resp. druhy z červeného zoznamu mäkkýšov. Predmetným územím pretekajú vodné toky Boca, Čierny Váh, Biely Váh, Čierny potok, Čierny jarok, Mlyničná voda, Železná voda, Lúčny potok, Mlynica a miestne bezmenné potoky. V území je zaznamenaný výskyt druhu európskeho významu vydry riečnej (*Lutra lutra*), pre ktorú predstavuje ohrozenie okrem migračných bariér, aj regulácia tokov, odstránenie brehových porastov, bariéry na vodných tokoch, nízka kvalita čistoty tokov a s tým súvisiaci nedostatok potravy.

Na základe prieskumu obojživelníkov v záujmovom území boli identifikované lokality, na ktorých sú prítomné druhy európskeho významu *Lissotriton montandoni* a *Bombina variegata* a druhy národného významu *Rana temporaria* a *Bufo bufo*. Prieskumom vtáčích druhov v dotknutom území bola identifikovaná prítomnosť viacerých druhov európskeho významu: *Sylvia nisoria*, *Muscicapa striata*, *Ficedulla albicollis* a *Dryocopus martius*. Uvedené druhy sa vyskytovali ako zalietavajúce najmä na lokalite pred ŽST Kráľova Lehota na sútoku Bieleho a Čierneho Váhu, len penica jarabá *Sylva nisoria* sa vyskytla aj na lokalite Kolombiarok - bobrovisko. Hlavným negatívnym vplyvom na vtáctvo dotknutého územia bude samotný výrub drevín ako potenciálnych hniezdnych, potravných a reprodukčných biotopov. Ide o významný

negatívny vplyv. Najvýznamnejší nepriaznivý vplyv z pohľadu ochrany vtáctva bude mať realizácia navrhovanej činnosti v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota (variant 1 a 2) , ktorá je mimoriadne cennou lokalitou aj z ornitologického hľadiska.

V prípade priepustu v žkm 234,016 bol zistený prechodný výskyt netopiera riasnatého *Myotis nattereri* - počas realizácie navrhovanej činnosti a rekonštrukcie dotknutého priepustu by tak v dôsledku vykonávaných prác mohlo dôjsť k priamemu usmrteniu jedincov. Zároveň pozdĺž dotknutého traťového úseku boli identifikované aj iné potenciálne vhodné biotopy pre netopiere (skalné štrbiny v lokalite ŽST Kráľova Lehota, lokalita Kolombiarok - bobrovisko ), avšak tieto by nemali byť navrhovanou činnosťou priamo dotknuté. Výnimkou je lokalita pred ŽST Kráľova Lehota - sútok Bieleho a Čierneho Váhu s bohatou prítomnosťou starých stromov poskytujúcich dutiny vhodné pre hniezdenie netopierov.

Z hľadiska výskytu väčších cicavcov je predmetná oblasť súčasťou jadrového územia, predovšetkým veľkých šeliem vlk dravý *Canis lupus*, medveď hnedý *Ursus arctos*, rys ostrovid *Lynx lynx*, kopytníkov jeleň lesný *Cervus elaphus*, diviak lesný *Sus scrofa* , srnec lesný *Capreolus capreolus*, ale je aj územím s trvalým výskytom menších cicavcov. Dotknuté územie predstavuje významný nadregionálny migračný koridor pre veľké cicavce vytýčený v RÚSES Liptovský Mikuláš. Počas terénneho prieskumu boli zaznamenané pobytové znaky viacerých druhov, ktoré predmetné územie využívajú. Nakoľko železničná trať ako významný dopravný koridor predstavuje pre územie líniovú bariéru vyvolávajúcu fragmentáciu krajiny, jej prítomnosť v území obmedzuje migráciu týchto druhov v severojužnom smere. Bariérový efekt trate je umocnený v prípade jej vedenia na vysokých násypoch, alebo v hlbokých zárezoch, zvýšené riziko stretu zveri so železničnou prevádzkou je v úsekoch prechádzajúcich lesnými komplexami, alebo pozdĺž lesa. Dotknutý úsek sa nachádza v oblasti medzi dvoma z pohľadu biodiverzity významnými pohoriami - Vysoké a Nízke Tatry.

Z ostatných druhov cicavcov môže byť navrhovanou činnosťou a súvisiacimi stavebnými aktivitami najviac a priamo ovplyvnený druh bobor vodný *Castor fiber*, ktorého hrádza bola donedávna v priamom kontakte s telesom trate v lokalite Kolombiarok (bobrovisko). Vodná plocha bola síce v roku 2021 odstránená, je však vysoko pravdepodobné, že aktivita bobra bude smerovať k opätovnému vybudovaniu hrádza v danej lokalite.

Tak ako už bolo vyššie uvedené v rámci predloženej správy o hodnotení neboli v posudzovaných variantoch a subvariantoch navrhovanej činnosti jednoznačne definované zábery stavby (dočasné a trvalé), na základe čoho nie je možné jednoznačne vylúčiť významný negatívny vplyv spojený s realizáciou navrhovanej činnosti, nakoľko reálne zábery stavby budú väčšie vo všetkých posudzovaných variantoch.

#### *Vplyvy počas prevádzky*

Počas bežnej prevádzky predstavuje železničná trať zdroj neúmyselného šírenia nepôvodných a invázných druhov rastlín do jej okolia, čím vyvolá postupnú degradáciu príslušných biotopov. Prevádzka železničnej trate môže byť zároveň sprevádzaná usmrcovaním vrtákov v kolízií s trakčným vedením. Vegetačné úpravy po ukončení stavebných prác opätovne doplnia podiel zelene v dotknutom území a vytvoria nové biotopy, vhodné pre pobytové alebo potravné aktivity vybraných živočíšnych druhov. Mostné objekty ponad vodné toky budú predstavovať trvalé svetelené bariéry pre vodné biotopy a prítomné vodné druhy. Zároveň navrhované protihlukové steny pozdĺž železničnej trate budú predstavovať novú bariéru pre lokálnu avifaunu.



### *Vplyvy na migráciu zveri*

Navrhovaná činnosť prechádza oblasťou ležiacou medzi dvoma významnými biocentrami (Vysoké a Nízke Tatry), ktorou migrujú populácie voľne žijúcich živočíchov v jadrovej oblasti Západných Karpát (Vysoké a Nízke Tatry resp. centrálna a severná časť Západných Karpát). Okrem samotného telesa železničnej trate je významnou bariérou v predmetnej lokalite aj teleso diaľnice D1.

Pre navrhovanú činnosť bola vypracovaná Migračná štúdia (Sorbus, s.r.o., 2021), v ktorej boli identifikované existujúce migračné bariéry v území, ktorými sú zárezy, strmé svahy, antropogénne vnesené objekty staníc a zastávok a podobne. Záverom vyššie uvedenej štúdie je konštatované, že aj v súčasnosti je zreteľný významný vplyv jestvujúceho telesa železnice na populácie veľkých druhov cicavcov (šelmy, kopytníky) v dôsledku úmrtí jedincov pri strete s vlakovou dopravou. Najčastejšie zdokumentované strety vlaku so zverou sú na úseku od sžkm 227,646 – 234,896, čo predstavuje podstatnú časť dotknutého úseku. Najväčšiu časť usmrtených zvierat predstavujú kopytníky, len ojedinele bol zaznamenaný aj úhyn veľkých šeliem. Podľa spracovateľov migračnej štúdie je preto ideálnym riešením modernizáciu železničnej trate v kritickom úseku riešiť tunelovým variantom, čím by mala byť zabezpečená eliminácia nepriaznivého vplyvu železničnej dopravy v oblasti jadrových pohorí Karpát z pohľadu mortality veľkých cicavcov.

V rámci predloženej správy o hodnotení a migračnej štúdie boli pre navrhovanú činnosť navrhnuté opatrenia, ktorých úlohou je zabezpečenie migrácie veľkých cicavcov v posudzovanom úseku železničnej trate. Týmito opatreniami sú napríklad ekodukt v sžkm 213,150 v Lučivnej, ktorý má zohľadniť aj potrebu zabezpečenia migračnej prechodnosti lokality v sžkm 233,820 popod nový mostný objekt, či existujúce podchody na trati. Z hľadiska migrácie menších cicavcov boli navrhnuté opatrenia, ktorými sú napríklad vytvorenie brehových lavíc alebo suchých pochôdných vodných tokov.

Modernizáciou železničnej trate dôjde k zvýšeniu rýchlosti a frekvencie využívania trate približne o 17 %, čo bude mať vplyv na zvýšenie miery rizika pri prekonaní trate zverou a teda bude viesť k zvýšeniu mortality jedincov. Pre navrhovanú činnosť bola vypracovaná Správa z mapovania migračných prechodov zveri (Sorbus s.r.o., 2021), v ktorej je uvedené nasledovné (cit.): „Pri pohľade na analýzu migračných bariér na predmetnom úseku sme vyhodnotili, že z celkového úseku je nepriechodných 29,838 % trate, pričom pri návrhu modernizácie sa zvýši existencia migračných bariér o 12,13 % pri variante 1 a o 6,9% pri variante 2. Pri posúdení vplyvu modernizácie trate na mieru zvýšenia barierového efektu nepredpokladáme významný vplyv, nakoľko modernizácia trate nenavrhuje významné zásahy vo forme výstavby dlhých - súvislých úsekov s opornými múrmi, či oplotením. No napriek tomu pri variante 1 navýšenie o viac ako 12% bez zapracovania zelenej infraštruktúry bude pôsobiť limitujúco, obzvlášť v úsekoch kde je v súčasnosti vysoká migračná aktivita zveri.“

Na základe vyššie uvedeného je zrejmé, že mortalita na trati a jej nepriechodnosť je v súčasnosti vysoká a veľmi nepriaznivá z pohľadu ochrany veľkých šeliem. V súčasnosti je železničná trať nepriechodná na 29,838% (km) celkovej dĺžky dotknutého úseku. Pri jej modernizácii sa podiel bariér zvýši dohromady na 42,14 % pri variante 1 a 36,738 % pri variante 2. Zároveň neexistuje žiadny podporný dôkaz, že by boli súčasné podmostia využívané veľkými šelmami a nie je ani predpoklad zlepšenia ich funkcie po realizácii navrhovanej činnosti.

Aj napriek tomu, že v správe o hodnotení boli navrhované rôzne opatrenia na zabezpečenie migrácie veľkých šeliem nie sú tieto objekty vhodnými migračnými objektami pre tieto živočíchy

resp. navrhnuté migračné objekty nespĺňajú parametre priechodnosti pre veľké šelmy. Zároveň v rámci predloženej správy o hodnotení nebolo navrhnuté funkčné oplotenie, ktorého úlohou je navádzanie živočíchov do migračných objektov. Vzhľadom na fakt, že návrh parametrov (rozmerov) objektov a pozícií migračných objektov nie je v správe o hodnotení ani v migračnej štúdií konkretizovaný a v mnohých prípadoch ani uvedený, nie je možné vyhodnotiť celkový vplyv variantov navrhovanej činnosti na migráciu živočíchov a ich mortalitu na trati a preto nie je možné jednoznačne vylúčiť významne negatívny vplyv. Zároveň zo Správy z mapovania migračných prechodov zveri (Sorbus s.r.o., 2021) je zrejmé, že už v súčasnosti je mortalita na trati a jej nepriechodnosť vysoká a veľmi nepriaznivá z pohľadu ochrany veľkých šeliem.

### ***Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma***

#### *Vplyvy na biodiverzitu*

Vplyvy na biodiverzitu dotknutého územia a širšej oblasti sú úzko previazané s vplyvmi na biotu a vplyvmi na chránené územia. Osobitne možno spomenúť nepriamy vplyv železničnej dopravy na šírenie invázných a expanzívne sa šíriacich druhov rastlín. Už teraz je v území zaznamenaná prítomnosť nepôvodných druhov, zriedkavejšie druhov *Fallopia japonica* a *Negundo aceroides*, roztrúsene druhov *Solidago canadensis* a *S. gigantea*. Realizáciou navrhovanej činnosti sa tento vplyv môže zvýrazniť, nakoľko výkonom stavebných prác v lokalite a odstránením súčasnej vegetácie na stavbu dotknutých plochách dôjde k ich uvoľneniu a možnému osídleniu práve expanzívne sa šíriacimi druhmi. Toto riziko však bude zmiernené prijatými opatreniami, predovšetkým realizáciou vegetačných úprav a krátkodobým monitoringom výskytu invázných druhov po výkone stavebných prác.

Druhým vplyvom významným z hľadiska zachovania biodiverzity je funkcia koridoru železnice ako bariéry pre migráciu voľne žijúcich druhov v severojužnom smere medzi oblasťami Nízkyh a Vysokých Tatier.

#### *Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma*

Navrhovaná činnosť zasahuje do ochranného pásma Tatranského národného parku a Národného parku Nízke Tatry, kde platí druhý stupeň ochrany v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. Železničná trať v hodnotenom úseku priamo nezasahuje žiadne maloplošné chránené územie. Železničná trať v obci Važec sa nachádza cca 400 m od maloplošného chráneného územia NPP Važecká jaskyňa. Vplyvy sú podrobnejšie vyhodnotené vyššie v rámci vyhodnotenia vplyvov na faunu, flóru a ich biotopy.

#### *Vplyvy na chránené druhy*

Navrhovaná činnosť nezasahuje žiaden strom chránený v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny, ani nie sú v blízkosti žiadneho chráneného stromu plánované žiadne stavebné práce.

#### *Vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti*

Dotknutý úsek železničnej trate prechádza v úseku Važec - Liptovská Porúbka v blízkosti CHVO Nízke Tatry - východná časť. Výstavba navrhovanej činnosti môže vyvolať zásahy do tohto územia v nžkm 228,5 - 229,0, kde sa nachádza v dotyku s jeho severnou hranicou. Navrhovaná činnosť zasiahne len okrajové územia CHVO. V predmetnom úseku nie sú navrhované žiadne nové trvalé stavebné objekty, uvažované je tu s modernizáciou železničného telesa bez zmeny trasovania. Nepriaznivo môžu na toto územie preto pôsobiť samotné stavebné práce, zriaďovanie prístupových komunikácií, zariadení staveniska, stavebných dvorov a pod.

Rizikom je najmä možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej a podzemnej vody dôsledkom havárie stavebných mechanizmov. Pôjde o vplyvy dočasného charakteru obmedzené len na etapu výstavby navrhovanej činnosti, pričom nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia zásob vôd v CHVO vzhľadom na charakter prác a ich dotyk len so severným okrajom CHVO.

### ***Vplyvy na územný systém ekologickej stability***

V rámci územného systému ekologickej stability sú dotknutými prvkami RÚSES Liptovský Mikuláš a RÚSES okresu Poprad, a to biokoridory nadregionálneho významu hydricko-terestrické a terestrické: Sihly – Rígel – Kozie chrbty (Bk2n), Beliansky potok – Kozie chrbty a Tatry – Kráľovohol'ské Tatry – Kozie chrbty (Bk3n). V riešenom úseku (cez existujúcu železničnú trať a diaľnicu) je evidovaná intenzívna migrácia živočíchov, vrátane zákonom chránených druhov. Zver tu migruje medzi geomorfologickými celkami Nízke Tatry a Vysoké Tatry. Efekt líniovej bariéry je jedným z najväznejších stretov záujmov s ochranou prírody.

Ďalšími biokoridormy a biocentremi, ktorými železničná trať prechádza sú biokoridory regionálneho významu hydricko-terestrické a terestrické: Hybica (Bk7r), Tatry – Kráľovohol'ské Tatry (Bk4r), biokoridory regionálneho významu: hydrický Biely Váh (Bk6r), Čierny Váh (Bk5r), biocentrá regionálneho významu: Kozie chrbty (Bc2r) a genofondové lokality zoologické Važec - motorest a botanické GL Čierny Váh (Ls 1.4), GL Slatina pri Východnej - cca 100 m severne od trate, GL Krivošova lúka - cca 100 m južne od trate, Kulumbiarok - tesne pri súčasnej trati, nová zasiahne lokalitu, GL Lučivná cca 70 m severne od trate. Navrhovaní činnosť sa zahŕňa do biotopov národného významu: Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky, Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí a Lk7 Psiarkové aluviálne lúky a biotopov európskeho významu: 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky, 7230 Slatiny s vysokým obsahom báz, 6430 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, 6210 Suchomilné travinno-bylinné a krovinné porasty na vápnom substráte, 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov, 6430 Brehové porasty deväťsilov, 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou *Ranuncion fluitantis* a *Callitricico-Batrachion*.

### ***Vplyvy na krajinu***

#### ***Vplyvy na krajinnú štruktúru***

V úseku pôvodného trasovania železničnej trate nebude navrhovaná činnosť zdrojom trvalých negatívnych vplyvov na krajinnú štruktúru. V dôsledku preložiek železničného telesa v niektorých úsekoch navrhovanej činnosti a v mieste budovania nového mimoúrovňového križovania trate s cestnou komunikáciou vo Važci dôjde k trvalej zmene krajinnej štruktúry. Počas prevádzky zmodernizovanej železničnej trate sa v žiadnom z hodnotených variantov neočakávajú žiadne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny (bez vplyvu).

#### ***Vplyvy na krajinný scenériu a krajinný obraz***

V dôsledku realizácie stavebných prác dôjde k odstráneniu súčasnej, vzrastlej, náletovej vegetácie na telese násypov železničnej trate, resp. pozdĺž dotknutých úsekov železničného telesa pre potreby realizácie stavebných prác a tým dôjde k zvýšeniu viditeľnosti a vnímanosti železničnej trate pre miestnych obyvateľov. Zmeny krajinného obrazu dotknutého územia budú vyvolané vnášaním nových prvkov a objektov do územia, pričom mnohé z nich budú vizuálne výrazné a stanú sa v dotknutých lokalitách novými dominantami. Pre prítomnosť mnohých vizuálnych bariér a z dôvodu výraznej vertikálnej členitosti dotknutého územia budú vyvolané zmeny prevažne lokálneho charakteru, súhrnne však ovplyvnia celkový scenériu oblasti. Modernizáciou vybraných prvkov technickej infraštruktúry dôjde vzhľadom na ich súčasný stav

k zvýšeniu celkovej estetiky dotknutých plôch vrátane priestorov dotknutých železničných staníc a zastávok. Estetické skvalitnenie dotknutých priestorov bude vnímané najmä cestujúcou verejnosťou a obyvateľmi dotknutých obcí. Pôjde vo všetkých realizačných variantoch o pozitívny vplyv.

#### *Vplyvy na ekologickú stabilitu krajiny*

Po ukončení stavebných prác bude na ekologickú stabilitu dotknutého územia negatívne pôsobiť najmä navýšenie technických prvkov (nové teleso trate v miestach preložiek, nové mosty, nové zárubné a oporné múry, priepusty a pod.), nevyhnutné výrubu drevín, odstránenie súčasného vegetačného krytu na plochách trvalých záberov a zásahy do významných a hodnotných biotopov, ktoré sumárne prispievajú k miernemu zníženiu súčasnej ekologickej stability oblasti, ktorá vychádza z pomeru zastúpenia prírodných a antropogénnych prvkov. Uvedený negatívny vplyv, mierne významný bude kompenzovať navrhovaná výsadba zelene na násypoch železničnej trate, na svahoch zárubných múrov a na ďalších stavbou dotknutých plochách. Vegetačné úpravy zároveň zvýšia estetickú hodnotu dotknutých lokalít a podporia začlenenie železničného telesa do okolitej krajiny. Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti na ekologickú stabilitu krajiny bude inštalácia moderných technických prvkov do trate s výsledkom regulácie odvádzania odpadových vôd a vôd z povrchového odtoku, zníženia hlučnosti železničnej prevádzky, zníženia emitovania vibrácií a pod. Vzhľadom na charakter dotknutých priestorov a fakt, že navrhovaná činnosť nepredstavuje v území nový prvok, ekologická stabilita dotknutého územia nebude jej realizáciou zásadne ovplyvnená.

#### *Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme*

Navrhovaná činnosť svojím rozsahom priamo nezasiahne žiadny rekreačný alebo športový areál alebo objekt. Športové a rekreačné priestory nachádzajúce sa v okolí dotknutého úseku železničnej trate nebudú navrhovanou činnosťou zasiahnuté priamo, avšak počas realizácie modernizačných prác dôjde v území k zvýšenej prašnosti a hluku, čo môže negatívne vplyvať na pohodu užívateľov týchto plôch. Pôjde však o dočasný vplyv, obmedzený len na trvanie stavebných prác.

Železničná trať križuje svojím trasovaním viaceré prvky technickej infraštruktúry. Samotná výstavba modernizovanej trate si vyžiada najmä preložky viacerých inžinierskych sietí, ktoré dotknutú trať križujú alebo by mohli byť stavebnými prácami zasiahnuté. Dotknuté inžinierske siete budú preložené do inej trasy, príp. zabezpečené mechanickou ochranou pomocou chráničky. Súčasne bude zabezpečené napojenie všetkých existujúcich aj novovybudovaných zariadení. Počas prevádzky navrhovanej činnosti nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia technickej infraštruktúry v dotknutom území.

#### *Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky*

Navrhovaná činnosť priamo neprechádza žiadnou pamiatkovou rezerváciou alebo pamiatkovou zónou ani nezasahuje žiadne kultúrne a historické pamiatky vyhlásené zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

#### *Vplyvy na archeologické náleziská*

Priamo na plochách dotknutých stavbou nie je v tomto stupni prípravy projektu známa prítomnosť archeologického náleziska.

#### *Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality*

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnej významnej geologickej lokality.

### ***Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy***

Realizáciou navrhovanej činnosti nie je predpokladaný vplyv na miestne tradície, ani na iné hodnoty nehmotnej povahy.

### ***Iné vplyvy***

V súčasnosti je v predmetnom úseku existujúca jednosmerná trakcia elektrifikovanej železničnej trate s parametrom 3 kV. Vedľajším efektom prevádzkovania takejto trakcie je vznik bludných prúdov v zemi v blízkosti trakcie, ktoré pôsobia veľmi agresívne na kovové inžinierske siete a spôsobujú ich rýchlu koróziu. Vďaka zmene jednosmernej trakcie na striedavú trakciu s parametrom 25 kV sa odstráni súčasný problém bludných prúdov, čím sa ušetria prostriedky vynakladané na opravy sietí a výmeny kovových inžinierskych sietí za plastové. Vyššie napätie v sieti zároveň zabezpečí menšie straty pri prenose elektrickej energie. Ide o pozitívny vplyv, mierne významný.

### ***Kumulatívne a synergické vplyvy***

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti počas výstavby budú kumulované ako dopady viacerých súčasne prebiehajúcich typov stavebných zásahov v dotknutom území. Pri zohľadnení predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté územie v spolupôsobení s predpokladanými vplyvmi ostatných činností modernizácie trate pripravovaných v dotknutom území boli identifikované predovšetkým kumulatívne vplyvy na železničnú dopravu, obyvateľstvo, krajinnú štruktúru a krajinný obraz, hodnotné biotopy a vzhľadom na líniový charakter projektov tiež na migráciu zveri. Z pohľadu potenciálnej kumulácie vplyvov sú najvýznamnejšími projekty modernizácie a dostavby dopravnej infraštruktúry, predovšetkým projekty modernizácie a rekonštrukcie traťových úsekov nadväzujúcich priamo na navrhovanú činnosť. V menšej miere sú relevantnými tiež projekty rozličného cieľa a charakteru navrhované do bezprostrednej blízkosti dotknutého traťového úseku v dotknutom území.

### ***Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice***

Navrhovaná činnosť nebude, vzhľadom na charakter, vzdialenosť od najbližších štátnych hraníc a vyvolané vplyvy, zdrojom vplyvov presahujúcich štátne hranice Slovenskej republiky.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ**

Navrhovaná činnosť zasahuje do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, konkrétne do Chráneného vtáčieho územia Nízke Tatry (SKCHVU018) a do územia európskeho významu Biely Váh (SKUEV0143), kde platí štvrtý stupeň ochrany podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, predmetom ochrany sú biotopy európskeho významu Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (3220), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) a druhy európskeho významu: mihuľa potiská (*Eudontomyzon danfordi*), vydra riečna (*Lutra lutra*), netopier obyčajný (*Myotis myotis*) a podkovár malý (*Rhinolophus hipposideros*).

Na lokalite ŽST Kráľova Lehota boli evidované biotopy európskeho významu 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou *Ranunculus fluitantis* a *Callitriche-Batrachion* a 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov. Biotop 3220 Horské vodné toky a bylinná vegetácia pozdĺž ich brehov je zároveň predmetom ochrany dotknutého ÚEV Biely

Váh. Realizáciou navrhovanej činnosti budú zasiahnuté aj vodné biotopy, lesné biotopy a lúčné biotopy. Z vodných biotopov budú zasiahnuté najmä V04 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion* (biotop európskeho významu 3260), ktoré prechádzajú do brehových biotopov Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (biotop európskeho významu 3220) a Br6 Brehové porasty deväťsilov (biotop európskeho významu 6430). Spomínané biotopy boli zaznamenané na dvoch lokalitách v posudzovanom území a to v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota - Sútok Bieleho a Čierneho Váhu (biotopy Br2 a Br6) a v lokalite ŽST Kráľová Lehota -úsek Váhu pri Kráľovej Lehote (Br2, Br6, náznaky V04).

Z lesných biotopov bol v posudzovanom území potvrdený len biotop Ls1.4 Horské jelšové lužné lesy (prioritný biotop európskeho významu \*91E0), ktorý sa viaže na vodné toky, v danom území najmä na alúvium Bieleho Váhu a tiež Čierneho Váhu. Výskyt biotopu bol potvrdený v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota - sútok Bieleho a Čierneho Váhu a v lokalite ŽST Kráľová Lehota - úsek Váhu pri Kráľovej Lehote. Trávinno-bylinné porasty resp. lúčne biotopy boli potvrdené v lokalite Kolombiarok. Na tejto lokalite bol potvrdený výskyt biotopu Tr1 Suchomilné trávinno-bylinné a krovinové porasty na vápnitom substráte (biotop európskeho významu 6210), ktorý prechádza do biotopu Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky (biotop národného významu) s ostrovčekovitým výskytom Tr1. Lúčne biotopy boli ďalej zaznamenané v lokalite „Za Ríglom“, kde v blízkosti prístupovej cesty bol zaznamenaný biotop Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky (biotop európskeho významu 6510).

Z prieskumu územia a z dostupných informácií uvedených v správe o hodnotení v predložennom odbornom posudku vyplynulo, že sa na lokalite nachádza minimálne sukcesné štádium biotopov lužných lesov. Tento fakt potvrdzuje aj v súčasnosti konsolidované ÚEV, ktoré v týchto miestach v návrhu obsahuje doplnené parcely 2286/145, 2282/6 a 2659, ktoré sú v návrhu doplnené (so 4. stupňom ochrany) práve pre výskyt predmetov ochrany ÚEV Biely Váh.

Na základe prieskumu mäkkýšov v záujmovom území boli identifikované lokality, na ktorých sú prítomné druhy európskeho významu *Vertigo geyeri* a *Vertigo angustior*, resp. druhy z červeného zoznamu mäkkýšov. V dotknutom území je zaznamenaný výskyt druhu európskeho významu vydry riečnej (*Lutra lutra*), pre ktorú predstavuje ohrozenie okrem migračných bariér, aj regulácia tokov, odstránenie brehových porastov, bariéry na vodných tokoch, nízka kvalita čistoty tokov a s tým súvisiaci nedostatok potravy. Na základe prieskumu obojživelníkov v záujmovom území boli identifikované lokality, na ktorých sú prítomné druhy európskeho významu *Lissotriton montandoni* a *Bombina variegata*. Prieskumom vtáčích druhov v dotknutom území bola identifikovaná prítomnosť viacerých druhov európskeho významu: *Sylvia nisoria*, *Muscicapa striata*, *Ficedulla albicollis* a *Dryocopus martius*.

Hlavným negatívnym vplyvom na vtáctvo dotknutého územia bude samotný výrub drevín ako potenciálnych hniezdnych, potravných a reprodukčných biotopov. Ide o významný negatívny vplyv. Najvýznamnejší nepriaznivý vplyv z pohľadu ochrany vtáctva bude mať realizácia navrhovanej činnosti v lokalite pred ŽST Kráľova Lehota (variant 1 a 2), ktorá je mimoriadne cennou lokalitou aj z ornitologického hľadiska. Uvedené druhy sa vyskytovali ako zalietajúce najmä na lokalite pred ŽST Kráľova Lehota na sútoku Bieleho a Čierneho Váhu, len penica jarabá *Sylvia nisoria* sa vyskytla aj na lokalite Kolombiarok - bobrovisko.

V rámci predloženej správy o hodnotení neboli v posudzovaných variantoch a subvariantoch navrhovanej činnosti jednoznačne definované zábery stavby (dočasné a trvalé) na

základe čoho nie je možné jednoznačne vylúčiť významný negatívne vplyv na územia NATURA 2000 spojený s realizáciou navrhovanej činnosti, nakoľko reálne zábery stavby budú väčšie vo všetkých posudzovaných variantoch.

## **VI. ROZHODNUTIE VO VECI**

### **1. Záverečné stanovisko**

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

### **n e s ú h l a s í**

s realizáciou navrhovanej činnosti.

Podľa § 38 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov výsledkom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny je záverečné stanovisko. Záverečné stanovisko je rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloňovacie konanie.

Podľa § 38 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov ak navrhovateľ podá návrh na začatie povoloňovacieho konania, pričom územie alebo navrhovaná činnosť, ktorej sa toto konanie týka, bola predmetom zisťovacieho konania alebo konania o vydaní záverečného stanoviska a v záverečnom stanovisku príslušný orgán vyslovil nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti alebo využívania územia, povoloňujúci orgán konanie zastaví.

### **2. Odsúhlasený variant**

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov príslušný orgán za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti.

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

Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

### **4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy**

Pre nulový variant sa neurčuje žiadna poprojektová analýza.

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

Celkovo bolo k správe o hodnotení na MŽP SR doručených 18 písomných stanovísk od dotknutých orgánov, rezortného orgánu, dotknutých obcí a dotknutej verejnosti. Pripomienky, podmienky a požiadavky vyplývajúce zo stanovísk doručených k správe o hodnotení neboli akceptované, keďže na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva

a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa za odsúhlasený variant považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti.

## VII. ODŮVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

### 1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov na základe správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov a správnej úvahy s prihliadnutím na konkrétne okolnosti predmetu konania.

O podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie MŽP SR informovalo účastníkov konania listom č. 2721/2024-1.7/dš, 79660/2024 zo dňa 11. 12. 2024. Vyjadriť sa k podkladu rozhodnutia i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie bolo možné do 7 pracovných dní od doručenia tohto upovedomenia.

Na predmetné upovedomenie o podkladoch rozhodnutia reagoval v určenej lehote navrhovateľ, pričom dňa 18. 12. 2024 bol nahľadnúť do administratívneho spisu.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Celkovo bolo k správe o hodnotení doručených 18 písomných stanovísk.

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

MŽP SR konštatuje, že na základe predloženej správy o hodnotení navrhovanej činnosti nie je možné vylúčiť pravdepodobný nepriaznivý vplyv navrhovanej činnosti na životné prostredie, najmä z pohľadu ochrany prírody a krajiny, a preto dospelo k záveru, že aj napriek záverom uvádzaných v správe o hodnotení nie je možné súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti.

Na základe doručeného odborného posudku MŽP SR dospelo k záveru, že varianty, ktoré boli vyhodnotené v rámci správy o hodnotení neboli popísané dostatočne zrozumiteľne, na základe čoho mohlo dôjsť k dezinterpretácii záverov. V rámci správy o hodnotení neboli zábery stavby definované v dostatočnom rozsahu, reálne zábery budú väčšie ako sa predpokladalo, čím nie je možné jednoznačne vylúčiť významný negatívny vplyv z pohľadu ochrany prírody a krajiny.

Navrhovaná činnosť prechádza oblasťou ležiacou medzi dvoma významnými biocentrami (Vysoké a Nízke Tatry), ktorou migrujú populácie voľne žijúcich živočíchov v jadrovej oblasti Západných Karpát (Vysoké a Nízke Tatry resp. centrálna a severná časť Západných Karpát). Okrem samotného telesa železničnej trate je významnou bariérou v predmetnej lokalite aj teleso diaľnice D1. Už v súčasnosti je zreteľný významný negatívny vplyv jestvujúceho telesa železnice na populácie veľkých druhov cicavcov (šelmy, kopytníky) v dôsledku úmrtí jedincov pri strete s vlakovou dopravou. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti nebolo možné vylúčiť tento významný negatívny vplyv z pohľadu migrácie živočíchov, a to



najmä z dôvodu nejednoznačnosti výsledných parametrov a pozícií migračných objektov. Zároveň navrhované migračné objekty nespĺňajú parametre priechodnosti pre veľké šelmy, pričom v rámci predloženej správy o hodnotení nie je navrhnuté ani navádzanie do migračných objektov (funkčné oplotenie). Realizáciou navrhovanej činnosti sa zvýši nepriechodnosť úsekov v oboch variantoch, čím je možné konštatovať, že po realizácii akéhokoľvek variantu sa bariérový účinok železničnej trate zvýši a živočíchy budú naďalej prekonávať teleso trate cez koľajnice, čo môže viesť k ďalšej zvýšenej mortalite chránených druhov (predmetov ochrany).

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k predloženému odbornému posudku vyjadrilo aj Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny, záväzným stanoviskom (list č. 3139/2024-6.1 zo dňa 03. 12. 2024) v zmysle § 9 ods. 1 písm. w) zákona o ochrane prírody a krajiny, ktorý vo svojom záväznom stanovisku vyjadril nesúhlas sa s realizáciou navrhovanej činnosti, nakoľko doručený odborný posudok spochybnil závery správy o hodnotení, ako aj primeraného hodnotenia.

MŽP SR vzhľadom na vyššie uvádzané skutočnosti poukazuje na skutočnosť, že je obsahom záväzného stanoviska orgánu ochrany prírody a krajiny vydaným v zmysle § 9 ods. 1 písm. w) zákona o ochrane prírody a krajiny, viazaný.

V tejto súvislosti MŽP SR poukazuje na § 37 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, podľa ktorého ak ide o navrhovanú činnosť alebo jej zmenu, ktorá má samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou, alebo s iným strategickým dokumentom pravdepodobne významný nepriaznivý vplyv na územie sústavy chránených území, príslušný orgán vydá záverečné stanovisko na základe stanoviska štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny, ktorým sa vyberie variant s najmenším pravdepodobne nepriaznivým vplyvom na životné prostredie. Príslušný orgán v záverečnom stanovisku odsúhlasí variant vybraný v stanovisku štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny.

Nakoľko štátny orgán ochrany prírody a krajiny nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti MŽP SR nemôže taktiež súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti, na základe čoho sa v rámci navrhovanej činnosti určil nulový variant.

MŽP SR má na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku za to, že všetky predložené varianty navrhovanej činnosti predstavujú významný negatívny vplyv na územia patriace do európskej sústavy chránených území Natura 2000, resp. ich významný vplyv na európsku sústavu chránených území Natura 2000 nie je možné jednoznačne vylúčiť.

MŽP SR zároveň upozorňuje na § 28 ods. 11 zákona o ochrane prírody a krajiny na základe, ktorého ak sa na základe primeraného hodnotenia vplyvov v konaní podľa osobitného predpisu nepreukáže, že plán alebo projekt nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu územia, a neexistujú iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu územia, alebo ak také nie sú, s menším nepriaznivým vplyvom, takýto plán alebo projekt možno podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov schváliť alebo povoliť, len ak sa musí realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení.

Na základe uvedených skutočností bude potrebné pre navrhovanú činnosť hľadať iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000. Alternatívne riešenia pre navrhovanú činnosť pravdepodobne existujú v podobe už

historicky posúdeného vedenia trasy z časti v tunelových úsekoch, ktoré bolo súčasťou aj štúdie realizovateľnosti z roku 2015. Nakoľko alternatívne riešenie existuje nie je možné v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti za podmienky realizácie kompenzačných opatrení, nakoľko by to bolo v rozpore so zákonom o ochrane prírody a Smernicou rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

MŽP SR verdikt záverečného stanoviska opiera aj o zásadu predbežnej opatrnosti, napĺňajúcu účel zákona o posudzovaní vplyvov, ktorú nemožno považovať za prejav svojvôle v rámci rozhodovania, nakoľko na využitie tejto zásady boli splnené predpoklady ako je identifikácia možných negatívnych vplyvov, vid' vyššie, ktoré nie je možné kvalifikovane vylúčiť vzhľadom na absenciu preukazných dôkazov a zároveň má MŽP SR za to, že nezohľadnením by mohlo dôjsť k nezvratným následkom takéhoto konania (poškodenie alebo až zničenie dotknutého územia). Princíp predbežnej opatrnosti sa aplikuje a vždy sa musí aplikovať pred vznikom akejkoľvek ujmy či škody, ako aj pred definitívnym potvrdením skutočnosti, či predmetná činnosť má alebo nemá významný negatívny dopad na životné prostredie. Dokumentácia k navrhovanej činnosti, v rozsahu, ktorý predložil navrhovateľ, neumožňuje odborne a primerane zhodnotiť vplyvy súvisiace s jej realizáciou.

## **2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona o posudzovaní vplyvov**

Celkovo bolo k správe o hodnotení na MŽP SR doručených 18 písomných stanovísk od dotknutých orgánov, rezortného orgánu, dotknutých obcí a dotknutej verejnosti.

Zo stanovísk k správe o hodnotení, ktoré boli doručené na MŽP SR, vyplynulo niekoľko konkrétnych pripomienok a požiadaviek. K pripomienkam a požiadavkám zo stanovísk zaslaných k správe o hodnotení MŽP SR uvádza na základe súčasného stavu poznania, vychádzajúc aj z odborného posudku podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov nasledovné (stanoviská sú uvedené v skrátenom znení):

- 1. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Prešove, Požiarnická 1, 080 01 Prešov** (list č. KRHZ-PO-OPP-2022/000122-002 zo dňa 15. 06. 2022) v stanovisku uviedlo, že k navrhovanej činnosti vydalo stanovisko č. p. KRHZ-PO-2020/000044-002 zo dňa 02.03.2020, ktoré potvrdzuje v plnom rozsahu podľa § 140a ods. 3) a § 140b ods. 3) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov. V stanovisku KRHZ-PO-2020/000044-002 zo dňa 02.03.2020 Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Prešove, Požiarnická 1, 080 01 Prešov uviedlo, že v rámci navrhovanej činnosti z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 2. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, ul. Štúrova 36, 031 80 Liptovský Mikuláš** (list č. 2022/4585/155-MUDr.Hudák zo dňa 14. 06. 2022) v stanovisku uviedol, že súhlasí s navrhovanou činnosťou.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 3. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Žiline, Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina** (list č. KRHZ-ZA-OPP-2022/000003-028 zo dňa 13. 06. 2022) v stanovisku uviedlo, že z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 4. Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava** (list č. ÚVZSR/OHŽPaZ/5755/20817/2022 zo dňa 21. 06. 2022) v stanovisku uviedol, že súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 5. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu oddelenie oblastného hygienika Žilina, Na priekope 170/4, 010 01 Žilina** (list č. 29838/2022/ÚVHR/66929 zo dňa 22. 06. 2022) k navrhovanej činnosti zaslalo súhlasné záväzné stanovisko.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie záväzné stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 6. Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov** (list č. KPUPO-2022/13274-2/52271/OL zo dňa 20. 06. 2022) vo svojom stanovisku uviedol, že súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti bez pripomienok.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

- 7. Okresný úrad Poprad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 05844 Poprad** (list č. OU-PP-OSZP-2022/014140-002ŠS zo dňa 20. 06. 2022) v stanovisku uviedol, že pre všetky hodnotené varianty sú vplyvy na ovzdušie hodnotené ako málo významné.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

8. **Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, Povodie horného Váhu, odštepny závod, Jančeka 36, 034 01 Ružomberok** (list č. CS SVP OZ PN 6389/2022/2 CZ 22800/2022 zo dňa 22. 06. 2022) v stanovisku uvádza, že k navrhovanej činnosti nemá pripomienky za podmienky rešpektovania ustanovení zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a nariadením vlády Slovenskej republiky z 25. mája 2010 NR č. 269/2010 Z.z. ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

9. **Slovenský vodohospodársky podnik štátny podnik, Povodie Hornádu, odštepny závod, Ďumbierska 14, 041 59 Košice** (ďalej len „SVP, Povodie Hornádu“) (list č. CS SVP OZ KE 3645/2022/2 zo dňa 29. 06. 2022) v stanovisku uviedol, že trvá na požiadavkách, ktoré si uplatnil k predloženému zámeru (list č. CS SVP OZ KE 1861/2020/3 zo dňa 24. 03. 2020). SVP, Povodie Hornádu v stanovisku k zámeru uviedlo, že zámer navrhovanej činnosti zasahuje aj do pôsobnosti OZ Piešťany. Na vodných tokoch, na ktorých budú realizované technické opatrenia žiadal vymedziť riečnym kilometrom a jednotlivé stupne projektovej dokumentácie žiadal predložiť správcovi vodohospodársky významných tokov k zaujatiu stanoviska.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie. Na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti.

10. **Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny** (ďalej len „MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny“) (list č. 9253/2022-6.3. zo dňa 21. 07. 2022) vo svojom stanovisku žiada na základe zistených nedostatkov prepracovať predloženú správu o hodnotení ako aj primerané hodnotenie. Zároveň vo svojom stanovisku upozornil navrhovateľa a príslušný orgán, že v zmysle § 103 ods. 6 zákona o ochrane prírody a krajiny, orgán verejnej správy môže schváliť, povoliť alebo odsúhlasiť plán alebo projekt, ktorým môžu byť dotknuté záujmy ochrany prírody a krajiny, len na základe záväzného stanoviska, v ktorom orgán ochrany prírody vyjadrí súhlas s návrhom plánu alebo projektu, ak sa vydanie záväzného stanoviska podľa tohto zákona vyžaduje. V zmysle § 9 ods. 4 zákona o ochrane prírody a krajiny orgán verejnej správy príslušný na konanie podľa § 9 ods. 1 zákona o ochrane prírody a krajiny je obsahom záväzného stanoviska orgánu ochrany prírody viazaný.

**Vyjadrenie MŽP SR:** Príslušný orgán môže v zmysle § 31 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov neúplnú správu o hodnotení vrátiť na dopracovanie bezodkladne po jej doručení. Nakoľko MŽP SR listom č. 5590/2022-11.7/dš, 32593/2022, 32610/2022-int. zo dňa 07. 06. 2022 rozoslalo predloženú správu o hodnotení, nebolo ju už možné vrátiť na prepracovanie podľa § 31 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov. MŽP SR si listom č. 5590/2022-11.7/dš, 39112/2022 zo dňa 19. 12. 2022 v zmysle § 32 ods. 1 správneho poriadku, za účelom zistiť presne a úplne skutočný stav veci a podľa § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov vyžiadalo od navrhovateľa doplňujúce informácie, ktoré navrhovateľ predložil na MŽP SR dňa 03. 02. 2023. V rámci doplňujúcich informácií navrhovateľ predložil migračnú štúdiu, aktualizované primerané hodnotenie a vyjadril sa k doručeným stanoviskám k správe o hodnotení. Na základe týchto doplňujúcich informácií si MŽP SR vyžiadalo od MŽP SR, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny v súlade s § 32 ods. 1 správneho poriadku, za účelom zistiť presne a úplne skutočný stav veci stanovisko k doplňujúcim informáciám.

MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny reagovalo listom č. 3624/2023-6.3, 26240/2023 – int., 26242/2023 – ext. zo dňa 28. 04. 2023, že súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti iba pre subvariant Sv5. V predmetnom záväznom stanovisku MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny v prípade odporúčania realizácie navrhovanej činnosti, požadoval aby v podmienkach záverečné stanoviska bolo zahrnuté vybudovanie aspoň troch ekoduktov v úseku 227-238 sžkm, konkrétne ekodukty v sžkm 228,700; 232,650 a 237,789. Nakoľko sa následne vo vypracovanom odbornom posudku vyskytli nové skutočnosti, na základe ktorých určený spracovateľ odborného posudku neodporučil v súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti ani v jednom z posudzovaných variantov si MŽP SR opakovanne listom č. 2721/2024-1.7/dš, 70047/2024 zo dňa 25. 10. 2024 v súlade s § 32 ods. 1 správneho poriadku za účelom zistiť presne a úplne skutočný stav veci a v nadväznosti na ust. § 37 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov vyžiadalo od MŽP SR, odboru štátnej správy ochrany prírody a krajiny stanovisko k doručenému odbornému posudku.

MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny listom č. 3139/2024-6.1 zo dňa 03. 12. 2024 v stanovisku k odbornému posudku uviedol, že podľa § 9 ods. 1 písm. w) zákona o ochrane prírody a krajiny nesúhlasí s navrhovanou činnosťou, nakoľko doručený odborný posudkom spochybnil závery správy o hodnotí, ako aj primeraného hodnotenia. Uvádza, že v predloženom odbornom posudku sa vyskytli nové skutočnosti, na základe ktorých nie je možné súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti ani v jednom z posudzovaných variantov, nakoľko všetky predložené varianty navrhovanej činnosti predstavujú významný vplyv na územia patriace do európskej sústavy chránených území Natura 2000, resp. ich významný vplyv na európsku sústavu chránených území Natura 2000 nie je možné jednoznačne vylúčiť.

Vo svojom stanovisku MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody a krajiny zároveň upozornil na § 28 ods. 11 zákona o ochrane prírody a krajiny, na základe ktorého ak sa v primeranom hodnotení vplyvov nepreukáže, že plán alebo projekt nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu územia, a neexistujú iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu územia, alebo ak také nie sú, s menším nepriaznivým vplyvom, takýto plán alebo projekt možno podľa tohto zákona alebo osobitných predpisov schváliť alebo povoliť, len ak sa musí realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení. Pre navrhovanú činnosť však bude potrebné hľadať iné alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na integritu európskej sústavy chránených území Natura 2000, pričom na základe záverov odborného posudku alternatívne riešenia existujú v podobe už historicky posúdeného vedenia trasy z časti v tunelových úsekoch, ktoré bolo súčasťou aj štúdie realizovateľnosti z roku 2015.

MŽP SR poukazuje na § 37 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov ak ide o navrhovanú činnosť alebo jej zmenu, ktorá má samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou, alebo s iným strategickým dokumentom pravdepodobne významný nepriaznivý vplyv na územie sústavy chránených území, príslušný orgán vydá záverečné stanovisko na základe stanoviska štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny, ktorým sa vyberie variant s najmenším pravdepodobne nepriaznivým vplyvom na životné prostredie. Príslušný orgán v záverečnom stanovisku odsúhlasí variant vybraný v stanovisku štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny.

MŽP SR na základe vyššie uvedeného a na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Zároveň na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený variant považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti.

**11. Ing. Ľuboslava Repášová, Agátová 485/10, 031 04 Liptovský Mikuláš** (list zo dňa 13. 07. 2022) v stanovisku požaduje aby pri obnove železničnej infraštruktúry bola vedená kabelizácia po opačnej strane železničnej trate (najmä v okolí domu p. č. 77. ul. Urbárska. 032 61 Važec).

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

**12. Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Pri Rajčianke 2900/43, Žilina** (list zo dňa 13. 07. 2022) v stanovisku požaduje aby v rámci ďalších projekčných prác detailné preverenie možností situovania železničnej zastávky Važec, nakoľko poloha tejto zastávky je v súčasnosti ďaleko od jadra obce, okolo ktorej však prechádza železničná trať, pričom v navrhovanom zámere zostáva poloha zastávky nezmenená.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

**13. Prešovský samosprávny kraj, Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov** (ďalej len „Prešovský samosprávny kraj“) (list č. 04226/2022/OD-28 zo dňa 13. 07. 2022) v stanovisku žiada aby sa v rámci ďalšej prípravy navrhovanej činnosti navrhovateľ podrobnejšie venoval prístupu a pohybu cestujúcich v rámci železničnej zastávky Štrba. V rámci rekonštrukcie cestného mostného telesa M6579 na ceste III/3060

(žkm 215,129) dôjde aj k vzniku chodníka pre peších, pričom Prešovský samosprávny kraj žiada využiť tento chodník na prístup na nástupištia, t. j. v rámci stavby modernizácie dráhy vybudovať schodisko za účelom prepojenia nástupísk s mostným telesom.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

**14. Obec Východná, Východná 616, 032032 Východná** (list č. R2022/00020 zo dňa 11. 07. 2022) dotknutá obec vo svojom stanovisku nesúhlasí s polohou navrhovaného nadchodu pre zver v nžkm 232,650, nakoľko by privádzal zver priamo do zastavaného územia obce a zároveň v stanovisku vzniesla požiadavku na spevnenie cesty v priestore pod mostom v nžkm 232,641.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

**15. Obec Štrba, Hlavná 188/67, 059 38 Štrba** (list č. 6337/17/2022 zo dňa 13. 07. 2022) dotknutá obec Štrba vo svojom stanovisku uviedla, že nakoľko sa v rámci navrhovanej činnosti neuvažuje s úpravou budovy bývalej zastávky Štrba, požaduje túto budovu zastávky odpredať do vlastníctva obce Štrba. V stanovisku ďalej uvádza, že v rámci projektovej prípravy je potrebné sa podrobnejšie venovať problematike prístupu a pohybu cestujúcich v rámci železničnej zastávky Štrba, upozorňuje na možné zosuvy nad zastávkou štrva a pri požaduje pri prestavbe mosta v žkm 216,949 upraviť aj cestnú komunikáciu pod mostným telesom, ktorá slúži pre verejnosť.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

**16. IDS Východ, s.r.o., Turgenerova 36, Košice 040 01** (podanie zo dňa 13. 07. 2022) stanovisko je totožné so stanoviskom Prešovského samosprávneho kraja, Úradu Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov (list č. 04226/2022/OD-28 zo dňa 13. 07. 2022).

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

- 17. Kráľová Lehota, Kráľová Lehota 39, 032 33 Kráľova Lehota** (list č. OcÚKL 190/2022 zo dňa 12. 07. 2022) v stanovisku žiada v celom úseku modernizácie železničnej trate v časti obytnej zóny v obci Kráľova Lehota zabezpečiť výstavbu protihlukových stien zo strany južnej v optimálnej výške 2,5 m a existujúce priepusty zrekonštruovať. V stanovisku ďalej požaduje zrušiť a priemiestniť zo železničnej stanice vlečku EUROVIA – Kameňolomy s.r.o. Dotknutá obec ďalej v stanovisku požaduje náhradné riešenie mimoúrovňového križovania, nakoľko jestvujúce úrovňové priecestie v sžkm 240,529 bude v rámci modernizácie zrušené. V prípade neakceptovania tejto požiadavky žiada navrhovateľa aby vybudoval úrovňový prechod pre peších o šírke min. 2 m k rieke Váh, ktorá sa spája (Biely a Čierny Váh) v blízkosti obce.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.

- 18. Žilinský samosprávny kraj** (list č. 06602/2022/ORR-2 zo dňa 14. 07. 2022) v stanovisku požaduje, aby rámci ďalších projekčných prác boli preverené možnosti situovania železničnej zastávky Važec. V stanovisku zároveň upozorňuje, že má spracovanú Dokumentáciu pre územné rozhodnutie prestavbu Vážskej cyklopravnej trasy v úseku Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota, ktorá plne rešpektuje koridor riešenej modernizácie železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry . Žilinský samosprávny kraj na základe uvedeného požaduje, aby projektové práce s prípravou navrhovanej činnosti boli koordinované so Žilinským samosprávnym krajom.

**Vyjadrenie MŽP SR:** MŽP SR berie stanovisko na vedomie avšak na základe výsledkov environmentálneho hodnotenia, pripomienok a stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a záverov odborného posudku MŽP SR nesúhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti. Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vplyvov MŽP SR za odsúhlasený považuje nulový variant, t. j. variant bez realizácie navrhovanej činnosti. Pre nulový variant sa neurčujú žiadne opatrenia.



## VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

### 1. Spracovateľa záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Mgr. Daniela Študijová

### 2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Sekcia environmentálneho posudzovania a povoľovania  
Ing. Katarína Jankovičová  
generálna riaditeľka sekcie

### 3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 24. 02. 2025

## IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

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

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia podľa § 30 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bola identifikovaná nasledovná dotknutá verejnosť:

- Ing. Ľuboslava Repášová, Agátová 485/10, 031 04 Liptovský Mikuláš
- Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Pri Rajčianke 2900/43, Žilina
- IDS Východ, s.r.o., Turgenerova 36, Košice 040 01
- Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava
- Ing. Ivan Fiačan, Palučanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš.

## **X. POUČENIE O ODVOLANÍ**

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

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloňacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoloňacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

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

Rozklad možno podať na MŽP SR, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov.

### **3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom**

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

**Rozdeľovník:**

Doručuje sa (*elektronicky*):

1. REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
2. Obec Lučivná, Hlavná 208/33, 059 31 Lučivná
3. Obec Štrba, Hlavná 188/67, 059 38 Štrba
4. Obec Važec, Na Harte 19, 032 61 Važec
5. Obec Východná, Východná 616, 032 32 Východná
6. Obec Hybe, Hybe č. 2, 032 31 Hybe
7. Obec Kráľova Lehota, Kráľova Lehota č. 39, 032 33 Kráľova Lehota
8. Obec Liptovská Porúbka, Liptovská Porúbka 170, 033 01 Liptovský Hrádok
9. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
10. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
11. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Kutuzovova 8, 832 47, Bratislava
12. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M.R. Štefánika, 823 05 Bratislava
13. Úrad Prešovského samosprávneho kraja, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
14. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
15. Krajský pamiatkový úrad Prešov, Hlavná 115, 080 01 Prešov
16. Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
17. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline, Námestie požiarnikov 1, 010 01 Žilina
18. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Prešove, Požiarnická 1, 080 01 Prešov
19. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, Zdravotnícka 3, 058 97 Poprad
20. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, P. O. Box 10, Štúrova 36, 031 80 Liptovský Mikuláš
21. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., odštepny závod Piešťany, Nábřežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany
22. Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., odštepny závod Košice, Ďumbierska 14, 041 59 Košice
23. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš
24. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Nám. osloboditeľov 1, 031 01 Liptovský Mikuláš Okresný úrad Liptovský Mikuláš, pozemkový a lesný odbor, Kollárova 2, 031 01 Liptovský Mikuláš
25. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. osloboditeľov 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
26. Okresný úrad Poprad, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad
27. Okresný úrad Poprad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad

28. Okresný úrad Poprad, Pozemkový a lesný odbor, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad
29. Okresný úrad Poprad, Odbor krízového riadenia, Nábřežie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad
30. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Poprade, Huszova 4, 058 01 Poprad
31. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Liptovskom Mikuláši, Podtatranského 25, 031 01 Liptovský Mikuláš
32. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, TU
33. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU
34. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava
35. Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina
36. IDS Východ, s.r.o., Turgenevova 36, 04001 Košice

Doručuje sa (poštou):

37. Ing. Ľuboslava Repášová, Agátová 485/10, 031 04 Liptovský Mikuláš
38. Ing. Ivan Fiačan, Palučanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš