



ROZHODNUTIE

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany prírody a krajiny a posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „OU-LM-OSZP“) ako príslušný orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny podľa § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s ust. § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“) posúdil podľa ust. § 3 písm. c) zákona o posudzovaní v spojení s ust. § 18 až 29 tohto zákona zámer „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ predložený na OU-LM-OSZP dňa 23.07.2018 a vydáva toto rozhodnutie:

Navrhovaná činnosť „**Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa**“ navrhovateľa **Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 31 364 501** v zastúpení **REMING CONSULT, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, IČO 35 729 023**, predmetom ktorej je modernizácia železničnej trate, ktorý zahŕňa traťový úsek Liptovský Hrádok - Palúdzka (Liptovský Mikuláš) v sžkm 243,179 – 263,476 (nžkm 240,100 – 258,650), k.ú. Liptovská Porúbka, Liptovský Hrádok, Podtureň, Liptovský Ján, Uhorská Ves, Závažná Poruba, Okoličné, Liptovský Mikuláš, Palúdzka, Benice, Galovany.

s a b u d e p o s u d z o v a ť

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

O d ô v o d n e n i e

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek ochrany prírody a krajiny a posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy, na základe predloženého zámeru navrhovateľom Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 31 364 501 v zastúpení REMING CONSULT, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3, IČO 35 729 023, začal správne konanie podľa ust. § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní dňom doručenia zámeru 23. 07. 2018.

NULOVÝ VARIANT:

Na základe písomnej žiadosti navrhovateľa príslušný orgán podľa § 22 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení

neskorších predpisov účinných do 31. 12. 2014, upustil od požiadavky variantného riešenia zámeru listom č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.7.2018. Predkladaný zámer je okrem nulového variantu (súčasný stav - t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) riešený v jednom variante.

POPIS NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:

Hlavným účelom stavby je modernizácia technickej infraštruktúry železničnej trate pre dosiahnutie európskych parametrov podľa medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných žel. magistrálach, 1985) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993) a národného rozvojového dokumentu „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“ (schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády SR č. 686/97). Dokument ako jednu z priorít označuje modernizáciu európskeho koridoru č. V. (v úseku vetvy A Bratislava – Žilina – Čierna nad Tisou), ktorého súčasťou je práve hodnotený úsek trate.

Modernizácia trate spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov. Návrh modernizácie traťového úseku súčasne zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť min. 160 km/hod s parametrami do 200 km/hod. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, tzn. bude zachovaný charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave.

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 nahradená striedavou 25 kV / 50 Hz).
- Inštalácia nového dispečerského systému riadenia prevádzky, vybudovanie novej kabelizácie k vonkajším prvkom v koľajisku a nového moderného zabezpečovacieho zariadenia.
- Zvýšenie bezpečnosti objektov inštaláciou systému elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia.
- Digitalizácia komunikačnej siete (nové optické káblové vedenia, digitálne prenosové a spojovacie systémy a pod.).
- Modernizácia a zvýšenie technickej vybavenosti železničných zastávok a staníc (inštalácia zvukového systému automatického vyhlasovania, automatického vizuálneho informačného systému a orientačného systému).
- Rekonštrukcia mostných objektov a priepustov vrátane nevyhnutných úprav vodných tokov z dôvodu prispôsobenia šírkovému usporiadaniu trate, výškovému usporiadaniu pod mostom a výmene potrebných 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 železničného tunela Palúdzka v úseku trate Liptovský Mikuláš – Palúdzka vrátane súvisiaceho technologického vybavenia.
- Zrušenie existujúcich železničných zastávok Podtureň a Okoličné a vybudovanie nových zastávok v Liptovskom Jáne a v Závažnej Porube.
- Adaptácia priestorov ŽST Liptovský Hrádok a výstavba novej ŽST v Liptovskom Mikuláši vrátane súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry.
- Výstavba nových oporných a zárubných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate.
- Zatravnenie svahov železničného telesa a realizácia doplnkových vegetačných úprav na príľahlých pozemkoch.

- Inštalácia protihlukových stien a protihlukových panelov v priestore situovania objektov bývania.
- Inštalácia navádzacieho oplatenia pre migrujúcu zver v blízkosti NAPANT-u a TANAP-u.

Preložka trate začína v sžkm 247,148 (nžkm 240,067) a končí v sžkm 263,476 (nžkm 258,650). V súčasnom trasovaní (sžkm 243,179 – 263,476 je dĺžka úseku 20,297 km, v navrhovanom trasovaní (nžkm 240,100 – 258,650) bude skrátená na 18,550 km. Celková dĺžka preložky je 14,583 km, t.j. 78,6 % dĺžky hodnoteného úseku trate.

Cieľom preložky je sledovať smerovo vyhovujúce trasovanie susednej diaľnice a vytvoriť jeden združený multimodálny dopravný koridor cesta – železnica bez ďalšieho rozdrobovania a rozdeľovania územia Liptovskej kotliny líniovými stavbami. Návrh novej trasy je tiež výsledkom nevyhovujúcich geologických podmienok v pôvodnom profile, ktoré by pri realizácii mali za následok množstvo technických a ekonomických problémov. Bez výraznejšieho premiestnenia trate a budovania umelých stavieb sa vzhľadom na pomerne zložité prírodné podmienky dotknutého územia hlavný cieľ modernizácie (zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km/hod) nedá dosiahnuť. Dôvodom preložky trate sú aj problematické geologické podmienky v území súčasného vedenia koľají, ktoré boli zistené vykonaným geologickým prieskumom (Geofos s.r.o., 2008).

UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI:

Krai	Okres	Obce	Katastrálne územia
Žilinský	Liptovský Mikuláš	Liptovská Porúbka	Liptovská Porúbka
		Liptovský Hrádok	Liptovský Hrádok
		Podtureň	Podtureň
		Liptovský Ján	Liptovský Ján
		Uhorská Ves	Uhorská Ves
		Závažná Poruba	Závažná Poruba
		Liptovský Mikuláš	Okoličné
			Liptovský Mikuláš
			Palúdzka
			Benice
		Galovany	Galovany

Podľa ust. § 29 ods. 1 ak ide o navrhovanú činnosť uvedenú v § 18 ods. 2, navrhovateľ je povinný pred začatím povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti doručiť príslušnému orgánu písomne a elektronicky zámer s náležitosťami podľa § 22 ods. 3 a prílohy č. 9, ak má byť predmetom zisťovacieho konania navrhovaná činnosť.

Podľa ust. § 23 ods. 1 Príslušný orgán do siedmich pracovných dní od doručenia zámeru podľa § 22 zašle zámer rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu a dotknutej obci. Príslušný orgán zverejní bezodkladne na webovom sídle ministerstva zámer a oznámenie o predložení zámeru, ktoré obsahuje základné údaje o navrhovanej činnosti, ktorými sú názov, miesto realizácie, predmet činnosti a základné údaje o navrhovateľovi, ktorými sú názov, adresa alebo sídlo navrhovateľa.

Podľa ust. § 23 ods. 3 Dotknutá obec do troch pracovných dní od doručenia zámeru alebo oznámenia podľa odseku 2 informuje o ňom verejnosť na úradnej tabuli obce a zároveň oznámi, kde a kedy možno do zámeru nahliadnuť, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a miesto, kde sa môžu pripomienky podávať. Zámer musí byť verejnosti sprístupnený najmenej po dobu 21 dní od zverejnenia informácie o jeho doručení.

Podľa ust. § 23 ods. 4 Rezortný orgán, povoľujúci orgán, dotknutý orgán a dotknutá obec doručia písomné stanoviská k zámeru príslušnému orgánu do 21 dní od jeho doručenia; ak sa nedoručí písomné stanovisko v uvedenej lehote, stanovisko sa považuje za súhlasné. Verejnosť môže doručiť svoje písomné stanovisko k zámeru príslušnému orgánu do 21 dní od zverejnenia zámeru na webovom sídle ministerstva alebo od zverejnenia oznámenia podľa odseku 3; písomné stanovisko sa považuje za doručené, aj keď je doručené v stanovenej lehote prostredníctvom dotknutej obce.

Navrhovaná činnosť je svojimi parametrami zaradená podľa prílohy č. 8 zákona č.24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov:

9. Infraštruktúra

16. Projekty rozvoja obcí vrátane b) statickej dopravy
časť B (zist'ovacie konanie) od 100 do 500 stojísk

13. Doprava a telekomunikácie

3. Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných
časť B (zist'ovacie konanie) od 5 do 20 km

4. Železničné stanice, terminály

- časť B (zist'ovacie konanie) od 3 koľají

8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov

- časť B (zist'ovacie konanie) bez limitu

OU-LM-OSZP v súlade s § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní listom č.OU-LM-OSZP-2018/08286-002-Pa zo dňa 25.07.2018 zaslal predmetný zámer, ktorý je v súlade s § 22 zákona o posudzovaní do siedmich pracovných dní po jeho obdržaní dotknutým obciam a mestám (Obec Liptovská Porúbka, Mesto Liptovský Hrádok, Obec Podtureň, Obec Liptovský Ján, Obec Uhorská Ves, Obec Závažná Poruba, Mesto Liptovský Mikuláš, Obec Galovany) a listom č.OU-LM-OSZP-2018/08286-003-Pa zo dňa 25.07.2018 rezortnému orgánu (Ministerstvo dopravy a výstavby SR); povoľujúcemu orgánu (Ministerstvo dopravy a výstavby SR); dotknutým orgánom (Žilinský samosprávny kraj, Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Lipt. Mikuláš, resp. Oddelenie oblastného hygienika Žilina, Okresnému úradu L.Mikuláš – odbor starostlivosti o životné prostredie, Odboru krízového riadenia, Odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Pozemkovému a lesnému odboru, Okresnému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru L.Mikuláš, Krajskému pamiatkovému úradu, Okresnému úradu Žilina, odbor opravných prostriedkov, ŠOP SR S-TANAP, ŠOP SR S-NAPANT). OU-LM-OSZP zverejnil uvedený zámer na webovom sídle ministerstva: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-zilina-kosice-usek-trate-liptovsky-miku-2>

OU-LM-OSZP posúdil vyššie uvedený zámer z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Pri posudzovaní použil aj kritériá pre rozhodovanie podľa Prílohy č.10 k zákonu o posudzovaní (transpozícia prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie).

Ku zisťovaciemu konaniu v lehote podľa zákona o posudzovaní sa vyjadrili:

1. **Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č.OU-LM-OCDPK-2018/008484-002 zo dňa 31.07.2018, doručený dňa 31.07.2018)

- *Súhlasí so zámerom*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

2. **Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, Pozemkový referát** (list č.OU-ZA-OOP6-2018/031196-2/KOZ zo dňa 02.08.2018, doručený dňa 06.08.2018)

- *Preskúmaním zámeru zistil, že pri zámere dôjde k trvalému a dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy*

- *Pre vydanie stavebného povolenia je potrebné požiadať Okresný úrad Liptovský Mikuláš, pozemkový a lesný odbor o trvalé a dočasné odňatie v zmysle § 17 a 18 zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Uvedené pripomienky súvisia s ďalším povoľovacím procesom. Správny orgán preto požaduje tieto požiadavky rešpektovať.

3. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy (list č.OU-LM-OSZP-2018/008418-002/Ks zo dňa 08.08.2018)

- *Úsek navrhovanej modernizovanej železničnej trate „Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“, v predložennom zámere zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov s ID číslom 84 a 85 v k. ú. Liptovská Porúbka (nžkm 239,850 – 241,400), ktoré slúži na ochranu vodárenského zdroja (vodných zdrojov Kamenistá a Liptovská Porúbka – Kráľova Lehota), z ktorých je zásobované pitnou vodou obyvateľstvo v mestách Liptovský Hrádok a Liptovský Mikuláš – Podbreziny. Železničná trať prechádza týmto pásmom v dĺžke cca 1 300 m. Nakoľko sa nedá zaručiť, že výstavbou a prevádzkou trate nedôjde k znehodnoteniu kvality a kvantity vodárenských zdrojov, je v takom prípade nutné riešiť náhradu týchto zdrojov v požadovanej kapacite a kvalite existujúceho zdroja. Z hľadiska vodohospodárskeho nie je v zámere v kapitole IV. „Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a možnostiach opatrení na ich zmiernenie“ zmonitorovaná možnosť zníženia výdatnosti a kvality vodných zdrojov vplyvom výstavby a prevádzky, žiadame aby sa spracovateľ PD pre územné rozhodnutie s touto skutočnosťou zaoberal.*
- *Navrhovaná činnosť si vyžiada rekonštrukciu jestvujúcich mostných objektov ponad vodné toky, resp. vybudovanie nových mostných objektov, premostňujúcich vodné toky z dôvodu preloženia trate. Nevyhnutná bude tiež preložka dvoch vodných tokov a dvoch melioračných kanálov. V prípade realizácie stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačnom území je podľa § 26 ods. 1 písm. a) vodného zákona potrebné požiadať o súhlas orgánu štátnej vodnej správy.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: K prvej pripomienke navrhovateľ uviedol, že ochrana vodných zdrojov bude zabezpečená a v prípade zmeny kvalitatívnych a kvantitatívnych vlastností vodných zdrojov bude zabezpečená adekvátna náhrada. Druhá pripomienka súvisí s ďalším povoľovacím procesom, preto správny orgán ju požaduje rešpektovať. Správny orgán ma za to, že pripomienky sú dostatočne zhodnotené, avšak v prípade nesúhlasu sa k nim dotknutý orgán môže vyjadriť v ďalšom procese v zmysle zákona o posudzovaní (rozsahu hodnotenia a správa o hodnotení).

4. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany ovzdušia (list č.OU-LM-OSZP-2018/8419-02/Kf zo dňa 03.08.2018)

- *nemá pripomienky a nepožaduje ďalšie posudzovanie v zmysle zákona č.24/2006 Z.z.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

5. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy odpadového hospodárstva – list č.OU-LM-OSZP-2018/08420-02 zo dňa 08.08.2018

- *nepožaduje posudzovať, a zároveň má nasledovné pripomienky:*
- *Pri realizácii stavby vzniknú nasledovné druhy odpadov: 150101- obaly z papiera, 150102- obaly z plastov, 170101- betón, 170107- stavebná suť, 170201- drevo, 170405- železo, 170410- káble NL, 170411-káble, 170506- zemina, 170507- štrk NL, 170904- stavebné odpady a pod. zaradené podľa Vyhlášky č. 365/2015 Z.z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.*
- *Odpady budú vznikať pri realizácii stavieb a pri prevádzke zariadenia. Produkované odpady budú zaradené do skupiny ostatných a nebezpečných. Odpady vznikajúce počas realizácii stavieb budú riešené s každým dodávateľom stavby osobitne. Recyklovateľné druhy odpadov sa využijú buď pri realizácii stavby, alebo budú odovzdané kompetentným organizáciám, ktoré zabezpečia ich využitie. S nebezpečnými odpadmi sa musí nakladať v súlade s ustanoveniami o nakladaní s nebezpečnými odpadmi zákona o odpadoch. Nevyužitelné odpady budú uložené na vyhovujúcej skládke, alebo odovzdané oprávneným organizáciám.*
- *Každý investor si zmluvne zabezpečí vyhovujúce nakladanie s odpadmi s dodávateľmi stavby, ktorí budú produkovať odpady pri výstavbe.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Správny orgán konštatuje, že pripomienky sú z väčšej časti všeobecného charakteru. Správny orgán požiadavky berie na vedomie a požaduje ich rešpektovať.

6. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia (list č.OU-LM-OKR-2018/008685-003 zo dňa 07.08.2018, doručený dňa 13.08.2018)

- nemá žiadne požiadavky alebo pripomienky z hľadiska požiadaviek civilnej ochrany
- nepožaduje posudzovať uvedený zámer podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

7. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Lipt. Mikuláši (list č.OU-LM-OKR-2018/000073 zo dňa 07.08.2018)

- z hľadiska ochrany pred požiarom nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

8. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina (list č.22774/2018/ÚVHR/63122 zo dňa 15.08.2018, doručený dňa 17.08.2018)

- S predloženou dokumentáciou zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ sa nesúhlasí.
- Z hľadiska ochrany verejného zdravia sú v predkladanom dokumente zámeru v kapitole 2.4. popísané zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu. V rámci hodnotenia zdrojov hluku a následných opatrení na ochranu pred hlukom sú v ďalšom texte zámeru popísané všeobecné princípy na zníženie hluku od zdroja a ochranu pred imisiami hluku formou protihlukových bariér. Autori dokumentu konštatujú, že v niektorých priestoroch situovania objektov bývania sú pre zníženie nepriaznivých hladín hluku na prípustnú úroveň navrhované protihlukové steny s činiteľom pohltivosti $\alpha \geq 0,7$ a protihlukové panely inštalované na povrchu zárubňového múra v úseku ŽST Liptovský Hrádok. Spomenuté sú sekundárne opatrenia, t.j. výmeny okien na niektorých obytných objektoch dotknutých blízkosťou trate. Tieto nekonkrétne a technicky nešpecifikované opatrenia pritom vychádzajú z meraní vykonaných na prelome rokov 2007 a 2008 (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o., 2007 a 2008). Na základe vtedy urobených meraní boli identifikované obytné územia, v ktorých boli prekročené ekvivalentné hladiny hluku a v týchto miestach boli navrhnuté primárne protihlukové opatrenia (steny), poprípade sekundárne protihlukové opatrenia (výmena okien). Protihlukové steny sú navrhované v úsekoch ŽST Liptovský Hrádok a Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš. Navrhnuté sú absorpčné (pohltivé) steny nepriehľadné (železobetónové) a reflektčné (priehľadné, ľahkej konštrukcie) v celkovej dĺžke 1 217 m s činiteľom pohltivosti $\alpha \geq 0,7$. Výška protihlukových stien bola z hľadiska technického, ergonomického a estetického zvolená min. 2,0 m na mostoch a min. 2,15 m mimo mostov so stavebnou výškou od 2,5 m do 4,5 m. Ako ďalšie protihlukové opatrenie boli navrhované protihlukové panely inštalované na povrchu zárubňového múra v nžkm 242,080 - 243,200. Ich účelom je pohlcovanie zvuku, aby sa zvuk z podvozka železničných vozňov nedostával vo vysokej miere do priestoru vozňa. Sekundárne protihlukové opatrenia mali byť navrhnuté ako doplnenie primárnych opatrení vo forme stavebných úprav na obytných objektoch.
- Po preštudovaní predloženej dokumentácie zámeru bolo skonštatované, že v dokumentácii absentuje vyhodnotenie aktuálnej akustickej situácie dotknutého obytného územia pozdĺž navrhovanej stavby železničnej trate (v súčasnosti prevádzkovej ako aj novo navrhovanej). Taktiež nie je k dispozícii aktuálna hluková štúdia s predikciou hluku a návrhom opatrení na ochranu dotknutého územia v okolí stavby pred hlukom vychádzajúcich z aktualizovaných vstupných dát. Návrh protihlukových opatrení spomenutých v texte v kapitole 2.4. vychádza z meraní vykonaných v roku 2007, resp. 2008, pričom nie sú špecifikované podstatné technické

parametre navrhovaných protihlukových stien. Z uvedeného dôvodu nemôže orgán verejného zdravotníctva zodpovedne posúdiť dokumentáciu zámeru z hľadiska ochrany verejného zdravia.

- Žiadame, aby predložený zámer „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ bol doplnený o aktuálnu hlukovú štúdiu, ktorá bude obsahovať vyhodnotenie hlukovej situácie s predikciou hluku po realizácii navrhovanej činnosti a komplexný návrh účinných opatrení, ktoré zabezpečia, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia hluku bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc ustanovené vo vyhláske MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky č. 237/2009 Z. z. V súlade so zákonom č. 355/2007 Z. z. žiadame, aby požadovaná Hluková štúdia bola spracovaná akreditovaným subjektom.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Príslušný orgán má za to, že hluková štúdia z roku 2007 resp. 2008 je v súčasnosti neaktuálna, preto sa stotožňuje s názorom dotknutého orgánu, že pre riadne posúdenie stavby z hľadiska ochrany verejného zdravia je potrebné vypracovať novú hlukovú štúdiu. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutého orgánu. Uvedené pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

9. Obec Uhorská Ves (list č. OcÚUV-155/2018, doručený dňa 20.02.2018)

- tak ako v predchádzajúcich zámeroch žiada aby odklonený tok potoka Štiavnica v katastri obce Liptovský Ján smeroval súbežne s traťou do pôvodného koryta pretekajúceho celou obcou Uhorská Ves, nakoľko uvedený potok je vedený ako chovný potok.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Vzhľadom k tomu, že pripomienka je v zámere zapracovaná správny orgán ju považuje za neopodstatnenú.

10. ŠOP SR Správa Národného parku Nízke Tatry, (list. č. NAPANT/179-003/2018 zo dňa 20.08.2018, doručený dňa 24.08.2018)

- Dotknuté parcely v kompetenčnom území Správy Národného parku Nízke Tatry sa nachádzajú v ochrannom pásme Národného parku Nízke Tatry, kde v zmysle zákona platí 2. stupeň územnej ochrany, lokality nie sú súčasťou celoeurópskej sústavy chránených území NATURA 2000 (územia európskeho významu, chránené vtáčie územia). Vodný tok Váh je biokoridorom nadregionálneho významu. Vodný tok Štiavnica je biokoridorom regionálneho významu.
- Správa NAPANT sa v predmetnej veci vyjadrovala listom č.j. NAPANT/179-001/2018 ako k žiadosti o vyjadrenie k PD pre stavebné povolenie súhlasne s podmienkami.
- K predloženému zámeru požadujeme pokračovať v procese posudzovania správou o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov a to najmä z dôvodu komplexného a detailného stanovenia zmierňujúcich vplyvov (počas výstavby ako aj počas prevádzky) navrhovanej činnosti na životné prostredie.
- Uvedené podmienky definované v stanovisku NAPANT/179-001/2018 predstavujú základ špecifických podmienok rozsahu hodnotenia, ktoré Správa NAPANT podrobnejšie zadefinuje v príslušnom konaní.

V liste č. NAPANT/179-001/2018 zo dňa 22.03.2018, ktorý je súčasťou spisu tunajšieho úradu č. OU-LM-OSZP- 2018/688-CEN sú uvedené nasledovné pripomienky:

- Pri realizácii stavby voliť mechanizmy a technológie v dobrom technickom stave s cieľom predchádzať negatívnym vplyvom na okolité životné prostredie.
- Pri nutnosti výrubu drevín postupovať v zmysle platných právnych predpisov (zákon NR SR č. 543/2002 - §§ 47, 48).

- Vybaviť miesta vyhradené na parkovanie motorových vozidiel (hospodárskej techniky) odlučovačom ropných látok spĺňajúcich európsku normu EN 858.
- Nerozširovať záber plôch navrhnutých na stavebnú činnosť nad rámec vymedzený v predloženej projektovej dokumentácii a to vrátane koordinácie prejazdu mechanizmov.
- Nevytvárať depóniá výkopovej zeminy vo voľnej krajine.
- Pri sanácii objektov poľnohospodárskeho družstva dôsledne zabezpečiť, aby nedochádzalo k úniku odpadov do okolitého prostredia. Pri búracích prácach, pri ktorých dochádza k úniku prašných častíc do ovzdušia, zabezpečiť kropenie stavebných konštrukcií vodou.
- V novovybudovaných objektoch Poľnohospodárskeho družstva Liptovský Mikuláš je potrebné dôsledne zabezpečiť, aby nedochádzalo ku kontaminácii širšieho okolia vedľajšími produktmi poľnohospodárskej výroby, kontrola tesnosti poľnohospodárskych objektov (žumpy, hnojiská) má byť v zmysle predkladanej projektovej dokumentácie zabezpečená geoeologickým monitorovacím systémom (CEMS)
- So vzniknutým odpadom nakladať v zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Zvlášť upozorňujeme na potrebu likvidácie nebezpečných odpadov (azbestová krytina kravínov v PD LM) firmou s oprávnením na manipuláciu s takýmto druhom odpadu
- V prípade výskytu inváznych druhov rastlín postupovať v zmysle § 7b ods. 3 zákona.
- Pri výstavbe mostových objektov dôsledne požadujeme minimalizovať prejazdy mechanizmov v koryte toku Váh a Štiavnica, stavebné práce vykonávať predovšetkým z brehu.
- Po ukončení prác realizovať rekultiváciu stavbou zničených plôch s výrazným dôrazom na plochy poškodené zemnými prácami a prejazdom mechanizmov.
- Pri mostových objektoch požadujeme v zmysle predkladanej dokumentácie vybudovať lavice, ktoré umožnia prechod viacerým druhom živočíchov, ktoré by mohli byť ohrozené cestnou a železničnou dopravou. ide hlavne o druhy ako vydra riečna (*Lutra lutra*), jež východoeurópsky (*Elinaceus concolor*), liška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), hranostaj čiernochvostý (*Mustela erminea*), lasica myšozravá (*Mustela nivalis*), tchor tmavý (*Putorius putorius*), kuna skalná (*Martes foina*), jazvec lesný (*Meles meles*), z obojživelníkov predovšetkým skokan hnedý (*Rana temporaria*) a ropucha bradavičnatá (*Bufo bufo*). Pričný profil toku pod mostom je potrebné navrhnuť tak, aby po väčšinu roka umožňoval prejsť živočíchom popod most po laviciach „suchou nohou“.
- V prípade použitia presklených plôch v navrhovanej protihlukovej stene požadujeme také technické riešenie, ktoré zamedzí úhynom vtáctva. Optimálnym riešením je špeciálny druh skla (napr. UV sklo) alebo plastu. Zvlášť upozorňujeme, že použitie nálepiek dravcov, ktoré sa v mnohých prípadoch aplikuje s cieľom odplašenia vtáctva, nie je účinné. Na zviditeľnenie presklenej plochy je potrebné zabezpečiť minimálne 15 % plochy skla kontrastným polepom (body, pásy, obrazce a pod.). Optimálne riešenie odporúčame vopred konzultovať so Správou
- NAPANT.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Príslušný orgán sa uvedenými pripomienkami dotknutého orgánu zaoberal. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona po posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutého orgánu. Uvedené, prípadne ďalšie pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

11. Mesto Liptovský Mikuláš (list č. MsÚ/UHA/2018/6902-02-Bc zo dňa 15.08.2018, doručený dňa 21.08.2018)

- Vydáva stanovisko s nasledovnými pripomienkami:
- platný územný plán mesta Liptovský Mikuláš, ktorý bol schválený uznesením mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš č.115/2010 dňa 16.12.2010 a jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením mesta Liptovský Mikuláš č.7/2010NZN dňa 16.12.2010 s

účinnosťou dňom 1.1.2011 v znení zmien a doplnkov, navrhuje dopravné prepojenie novej železničnej stanice s centrom mesta v dvoch smeroch a to Ul. Vrlikovou ako komunikáciou C1 MO 12/40 a cez most na Ul. Belopotockého ako komunikáciou B2 MZ 12/40. V predloženom zámere je most na Ul. Belopotockého vypustený.

- Mesto Liptovský Mikuláš obdržalo dňa 23.6.2015 petíciu „Proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého“. Na stavbu „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad - Tatry (mimo)“ bolo vydané územné rozhodnutie pod č. ÚR a SP2008/05770 - TAI zo dňa 31. 12. 2008 pre navrhovateľa - Železnice Slovenskej republiky, so sídlom Klemensova 8, Bratislava, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 4.3.2009.
- Most cez Váh bol súčasťou tohto povolenia. K petícii bolo prijaté uznesenie mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš (ďalej len MsZ LM) č. 98/2015 zo dňa 17.9.2015.
- Dňa 8.8.2016 mesto Liptovský Mikuláš obdržalo „Petíciu za modernizáciu železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate výhybňa Paludza-Liptovský Hrádok, vrátane výstavby mosta cez rieku Váh z Ul. Belopotockého v L. Mikuláši“, ktorej MsZ LM rozhodlo vyhovieť v celom rozsahu v zmysle uznesenia MsZ LM č. 90/2016 zo dňa 16.9.2016. Uznesením MsZ LM č.112/2016 zo dňa 18.11.2016 mestské zastupiteľstvo reagovalo na vystúpenie europoslancu Richarda Sulíka pred výborom Európarlamentu pre petície PETI zo dňa 10.11.2016 a bol odoslaný „otvorený list“ poslancov MsZ LM.
- V predloženom zámere navrhovanej činnosti chýba jasná definícia cestnej infraštruktúry v súlade s jej dopravným významom a funkciou v zmysle platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, je potrebné doplniť dopravný súvis navrhovanej komunikácie, nad rámec vydaného územného rozhodnutia stavby, zo železničnej stanice Liptovský Mikuláš - OC TESCO s dopravnou obsluhou železničnej stanice. Z hľadiska rozvoja predmetného územia je komunikácia pripojená na už v súčasnosti saturevanú križovatku na privádzači cesty II/584 a v súvislosti s plánovaným rozvojom zóny Kamenného poľa bude kapacitne nevyhovujúca a nenahradí pôvodné premostenie na Ul. Belopotockého.
- Komunikácia z južnej strany diaľnice D1 je v územnom pláne mesta LM navrhovaná ako B1(I/18) MZ 14/50 a je hlavnou dopravnou tepnou, spájajúcou priemyselné prevádzky v Liptovskom Mikuláši, nachádzajúce sa na ľavom brehu Váhu a na východnom okraji so železničnou stanicou a diaľnicou D1. Plánované je tiež premostenie do priemyselného areálu na druhom brehu Váhu. Nové cestné prepojenie zabezpečí tiež prepojenie ciest III/2337 a III/2333. Toto prepojenie bude náhradou za pôvodne plánovaný diaľničný privádzač do priemyselného parku a novú diaľničnú križovatku v katastri obce Závažná Poruba.
- Vybudovanie novej obslužnej komunikácie, prepájajúcej priemyselný park v Liptovskom Mikuláši s novou ŽST Liptovský Mikuláš je pre mesto nevyhnutné. Napojenie priemyselnej zóny na diaľnicu D1 po navrhovanej obslužnej komunikácii v smere ŽST Lipt Mikuláš -priemyselná zóna po 250,0 km je nutné považovať za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate. Táto komunikácia je nevyhnutná pre napojenie priemyselnej zóny mesta novým mostom cez Váh v súlade s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš.
- Je nevyhnutné zabezpečiť finančné prostriedky z iných zdrojov, na „súvisiace objekty uvádzané v zámere, nakoľko navrhovaná činnosť v zámere bola rozdelená z hľadiska financovania. Zdôrazňujeme, že ich výstavba je nevyhnutná je pre smerovanie tranzitnej dopravy mimo centra mesta. Bez realizácie týchto investícií, dôjde ku kolapsu dopravy v meste Liptovský Mikuláš a nebude možné do budúcnosti odkloniť tranzitnú dopravu z prietahu mestom a odľahčiť súčasnú preťaženú cestu I/18. Bez realizácie týchto investícií, nebude funkčná ani samotná stanica, keďže nebude zabezpečené napojenie nákladnej dopravy.
- Navrhovaná preložka železničnej trate bude mať významný vplyv na zmenu organizácie autobusovej dopravy v meste Liptovský Mikuláš, zo severného smeru nerieši komunikácia cez Kamenné pole žiadne dopravné napojenie centra mesta a intenzívna dopravná záťaž je smerovaná na Ul. Vrlikovu. Vzhľadom na navýšenie intenzity dopravy na tejto ulici, je potrebné považovať aj rekonštrukciu Ul. Vrlikovej za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate, nakoľko predmetná komunikácia nemá dostatočné šírkové usporiadanie pre predpokladaný

nárast intenzity dopravy.

- *Nakoľko zámer neuvažuje s mostom na Ul. Belopotockého, požadujeme nové dopravné posúdenie navrhovaného riešenia, t.j. križovatky komunikácie od OC TESCO s diaľničným prívádzačom, Ul. Vrlíkovej a komunikácie od ŽST Liptovský Mikuláš k OC TESCO.*
- *V projekte stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš-Poprad Tatry (mimo), 5. etapa “ požadujeme doriešiť komunikácie pre chodcov a cyklistov na Ul. Vrlíkovej ako aj v smere do Demänovej. Taktiež pri stanici a pri jej dopravnom napojení absentuje riešenie integrovanej dopravy t.j. priestory pre prípadné parkovanie, prenájom, či zdieľanie bicyklov a podobne.*
- *V súlade so schváleným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš sa v trase jestvujúcej železničnej trate plánuje realizovať "severná obslužná komunikácia s cyklotrasou, prepájajúca východnú časť mesta so západnou až k budúcej rekreačnej zóne "Liptovská Mara - juh" . Na základe uvedeného, požadujeme neodstraňovať železničné mosty ani peší nadchod ponad železničnú trať (budú môcť byť využité pri realizácii tejto dopravnej severnej "auto-cyklotrasy"). Teleso trate vrátane železničných mostov navrhujeme odpredať mestu za 1 euro za účelom vybudovania uvedenej cyklotrasy k vodnej nádrži Liptovská Mara a obslužnej komunikácie s tým, že kontaminovaný zvršok bude odstránený;*
- *Dôrazne žiadame, aby v pláne organizácie výstavby bola stavebná doprava smerovaná mimo centrum mesta Liptovský Mikuláš, vzhľadom na už v súčasnosti vyťažené miestne komunikácie a Ul. Vrlíkovu.*
- *Navrhované funkčné využitie objektov v areáli Poľnohospodárskeho družstva Liptovský Mikuláš je potrebné zosúladiť s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš. Navrhované 3 rodinné domy sa nachádzajú podľa platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, ktorý bol schválený uznesením mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš č.115/2010 dňa 16.12.2010 a jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením mesta Liptovský Mikuláš č.7/2010/VZN dňa 16.12.2010 s účinnosťou dňom 1.1.2011 v znení zmien a doplnkov, v urbanistickom bloku „územie výrobné-obslužných areálov“, kde výstavba rodinných domov nie je prípustná.*
- *Plocha pre novú autobusovú stanicu v Liptovskom Mikuláši nerieši nástupištia a mobiliár, čiže je nefunkčná. Riešenie predstaničného priestranstva a novej autobusovej stanice je potrebné vecne, technicky, finančne a časovo skoordinať, (indiferentná spevnená plocha to nerieši) a vymedziť priestor pre integrovanú dopravu. Na zastávke autobusov MHD, (priestor prilahlý k parkovisku pre osobné motorové vozidlá), umiestniť prístrešok pre čakajúcich cestujúcich, doplniť objekt „Zastrešenie nástupíšť autobusovej stanice“ a objekt „Osvetlenie nástupíšť autobusovej stanice“ tak, aby mohli byť využívané aj počas nevhodných klimatických podmienok. Na nástupištiach umiestniť nevyhnutný mobiliár - lavičky, koše na odpadky, informačné tabule. Medzi nástupišťami smerom k vstupnému portálu výpravnej budovy zriadiť priechody pre chodcov s bezbariérovou úpravou a úpravou pre nevidiacich. Táto pripomienka bola uplatnená už vo vyjadrení k projektovej dokumentácii, dňa 12.10.2012 pod č. ŽPD-2012/05595-002/HN.*
- *Do zoznamu stavebných objektov žiadame doplniť komunikáciu z novej železničnej stanice smerom na OC TESCO a odbočenie z tejto komunikácie na komunikáciu, vedúcu k osade Hlboké, v zmysle právoplatného územného rozhodnutia na stavbu „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš -Poprad - Tatry (mimo)" číslo ÚR a SP 2008/05770 - TA1 zo dňa 31.12. 2008.*
- *V texte zámeru je potrebné opraviť názov „Valiková ul.“, má byť“ Ul. Vrlíkova, na strane č. 26 je uvedená prístupová komunikácia z ulice Belopotockého, čo je potrebné zosúladiť s obsahom zámeru. „Vybudovanie novej cestnej komunikácie od obchodnej zóny RGB Liptov (nákupné centrum Tesco) v časti Kamenné pole k novej ZST Liptovský Mikuláš - komunikácia bude vedená od nákupnej zóny nie k ceste II/584, ale III/2333, na ktorú sa napojí okružnou križovatkou.“ V zozname skládok odpadov na strane č. 65 zámeru sú nesprávne uvedené údaje. Jedná sa o údaje uvedené v zátvorke (Obec Veterná Poruba). Ani jedna skládka s takýmto označením nemá*

žiadnu spojitosť s obcou Veterná Poruba. V katastrálnom území Veterná Poruba sa nachádza iba skládka r. č. 4174. Neuvádzať odvezené skládky, ak boli odvezené, tzn. už neexistujú, a teda nemôžu sa nachádzať v blízkosti realizovanej stavby, ako je to uvádzané v texte. V zámere sú uvedení najväčší znečisťovatelia v okrese Liptovský Mikuláš podľa množstva emisií v roku 2016 (MŽP SR a SHMU, 2018) - znečisťovateľ Maytex, a.s. je už neexistujúca prevádzka a uvedený je starý názov spoločnosti Swedwood Slovakia spol. s r.o., OZ Jasná.

- Je potrebné určiť, kde bude zhromažďovaný materiál zo zemných prác pred a počas výstavby a určiť plochu na umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov počas výstavby. Určiť miesto a spôsob zabezpečenia zhromažďovanie nebezpečných odpadov tak, aby boli splnené zákonné podmienky nakladania s týmito odpadmi, miesto ukladania odpadu z razenia tunela Paludzka a spôsob jeho využitia. Nakladanie s odpadmi počas vrtných prác je potrebné zosúladiť s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva.
- V predloženom zámere chýba:
 - zhodnotenie návrhu z hľadiska platnej územnoplánovacej dokumentácie kraja a obci a posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na výhľadovú dopravnú infraštruktúru
 - zhodnotenie z hľadiska plánovaných investičných zámerov v území, v lokalite Kamenné pole, Liptovský Mikuláš je spracovaný v súlade s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš, Územný plán zóny č.11 s predpokladom ďalšieho investičného rozvoja zóny t.j. rozvoja občianskej vybavenosti a bývania, čo predstavuje ďalšie zvýšené nároky na dopravnú sieť v tomto území
 - nie je zreteľne a technicky definovaná navrhovaná cestná infraštruktúra z hľadiska funkcie, štruktúry a významu: prístupová komunikácia južne od železničnej trate (od cesty II/584 po priemyselnú zónu), nie sú definované miestne komunikácie MZ (cesta III/2333), chýba jej úprava
 - chýba riešenie cyklopeších trás v smere sever-juh (smer Ilanovo/Ploštín, Demänová, cesta I/18)
 - a východ - západ (medzi Uhorskou Vsou a Liptovským Hrádkom) v krížení so železničnou traťou
 - (bariérovým účinkom železnica obmedzí prepojenie)
 - koncepcia náhrady komunikácie na Kamennom poli za most cez Váh na Ul. Belopotockého, z hľadiska dopravného zaťaženia nie je primeraná a zodpovedajúca a výhľadovo bude generovať dopravné problémy
- Z dôvodu, že v km 251,5 až 252,5 budú paralelne vedľa seba umiestnené tri zdroje hluku - obslužná komunikácia, železničná trať so železničnou stanicou a diaľnica je podľa nášho názoru potrebné opätovne posúdiť vplyv hluku na obytné územie mesta, nakoľko merania, ktoré sú podkladom pre navrhované protihlukové opatrenia stavby, boli vykonané už v roku 2007 až 2008, sú teda zastaralé a pre objektívne posúdenie súčasného stavu nepoužiteľné. Protihlukové opatrenia na zníženie nepriaznivých dôsledkov hluku na blízky Obytný súbor Nábřežie a Palúdzka (zeleň, protihlukové steny) navrhnuť zo severnej strany diaľnice D1.
- Navrhovaná činnosť nebude v rozpore s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš za predpokladu preukázania, že:
 - priamy a nepriamy vplyv prevádzky navrhovanej činnosti v zámere nebude negatívne ovplyvňovať susedné parcely viac, než stanovujú hygienické normy. Územný plán mesta Liptovský Mikuláš je zverejnený na www.mikulas.sk.
- Požadujeme, aby navrhovaná činnosť vyššie uvedeného zámeru bola posudzovaná podľa zákona a aby súčasťou správy o hodnotení bolo:
 - štúdia, ktorá posúdi vplyv hluku, vibrácií a prachu počas vrtných, prípravných a realizačných prác na najbližšie obytné zóny
 - hluková štúdia, ktorá posúdi hluk z prevádzky navrhovanej činnosti so zohľadnením kumulatívneho hluku z cestnej a železničnej dopravy v súvislosti s narastajúcou intenzitou dopravy počas výstavby a počas prevádzky, vzhľadom k obytným zónam mesta (Nábřežie, Palúdzka,...)

- *dopravno - inžiniersky prieskum navrhovanej činnosti počas výstavby a počas prevádzky*
- *plán organizácie výstavby počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti*
- *vyhodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby a počas prevádzky.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Stanovisko dotknutej obce predstavuje komplex pripomienok. Zabezpečenie financovania vyvolaných ako aj nevyvolaných investícií nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, preto sa nimi správny orgán nebude zaoberať. Predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie nie je preložka autobusovej stanice (resp. s tým súvisiace zámery, napr. nové trasy autobus. liniek). Uvedenú plochu bude navrhovateľ využívať počas výstavby, a v prípade uvoľnenia po výstavbe môže byť majetok prevedený a využívaný napr. ako autobusová stanica. Uvedené je však predmetom iných povolovacích procesov. Plánované dopravné napojenie železničnej stanice je podľa navrhovateľa dostatočné. Riešenie komunikácie pre chodcov a cyklistov už však nie je v kompetencii navrhovateľa. V prípade nesúhlasu je možné uvedené pripomienky prekonzultovať v priebehu konania o rozsahu hodnotenia. Opodstatnené pripomienky budú prerokované v rámci ďalšieho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

12. Mesto Liptovský Hrádok (list č. R2018/005491 VM, MLH-S2018/00879 VM zo dňa 17.08.2018, doručený dňa 23.08.2018)

- *Súhlasí bez pripomienok a odporúča predložený zámer neposudzovať podľa zákona.*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

13. Obec Podtureň (list č. 713/2018, list zo dňa 27.08.2018, doručený dňa 31.08.2018)

- *nemá žiadne pripomienky*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Bez pripomienok.

14. ŠOP SR Správa Tatranského národného parku (list č. TANAP/637-001/2018 zo dňa 21.08.2018, doručený dňa 27.08.2018)

- *Navrhovaná trasa spadá pod územnú pôsobnosť Správ TANAP-u a NAPANT-u. V územnej pôsobnosti Správy TANAP-u prechádza trasa územím s 1. stupňom územnej ochrany, v územnej pôsobnosti Správy NAPANT-u 2. a 3. stupňom územnej ochrany (ochranné pásmo NAPANT-u a ochranné pásmo PP Mašiansky balvan) v zmysle zákona o ochrane prírody. Riešené územie nie je súčasťou maloplošného chráneného územia, ale v prípade PP Mašiansky balvan zasahuje do jeho ochranného pásma. Stavba nezasahuje do chráneného vtáčieho územia ani priamo do územia európskeho významu.*
- *Predmetným územím pretekajú vodné toky Andický jarok, Benický jarok, Demänovka, Ploštinka, Ilanovianka a Lažtek, Štiavnica, rieka Váh, Žadovica, rieka Belá.*
- *Dokument zámeru je po formálnej stránke vypracovaný dobre. Niektoré z kapitol sú zhodnotené detailnejšie (vplyvy na obyvateľstvo, zdravotné riziká), iné sú naopak riešené len veľmi všeobecne (najmä kapitoly týkajúce sa bioty a následného hodnotenia vplyvov a návrhu opatrení).*
- *Konkrétne pripomienky k textu zámeru:*
 - *Kapitola III. 1.6 Biotické pomery – opis je viazaný na existujúcu aj plánovanú trať, pričom sa kladie dôraz na konštatovanie, že krajina je značne ovplyvnená ľudskou činnosťou. Uvádzané vyvoláva dojem, že v dotknutom priestore sa z hľadiska krajinnno-ekologického a biotického nevyskytujú významné biotopy a biotopy druhov, čo nie je pravda.*
 - *Kapitola III. 1.6 Biotické pomery, časť Flóra a biotopy - v rámci kapitoly je opis sústredený len na potenciálnu drevinovú vegetáciu a stručný opis lesných porastov. Absentuje opis reálnej drevinovej vegetácie, ako aj bylinnej vegetácie na úrovni biotopov. V jednej časti textu sú uvádzané len latinské názvy drevín, v ďalšej len slovenské názvy. V časti biotopy sú uvádzané skupiny biotopov na základe charakteru prostredia*

(podmáčané biotopy, brehové a podobne) bez bližšej špecifikácie. Následne je síce spomínaný botanický prieskum s vymenovaním zistených biotopov, ale bez mapového vymedzenia, opisu ich stavu, resp. uvedenia rozsahu ich záberu a ovplyvnenia stavbou. Uvedené je potrebné dopracovať.

- Kapitola III. 1.6 Biotické pomery, časť Fauna – opis je veľmi všeobecný a stručný - opäť primárne zameraný na druhy viazané na „antropogénne vytvorené plochy“. Vyzdvihnuté sú len brehové porasty tokov ako najhodnotnejších plôch z hľadiska fauny, ale bez bližšej špecifikácie. Sú opomenuté ostatné druhy fauny viazané na lesné spoločenstvá a ekotonové plochy. Opätovne sú na niektorých miestach v texte uvádzané len slovenské názvy druhov živočíchov. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola 1.7 je nazvaná Chránené územia, stromy a druhy – popísané sú ale len chránené územia.
- Kapitola III.2.1 a III. 2.2 je opisom súčasného využitia krajiny s dôrazom na dopravnú infraštruktúru. Krajinárske zhodnotenie súčasného stavu vzhľadom na krajinu a ostatných atribútov krajinného obrazu absentuje. V časti územný systém ekologickej stability sú len vymenované prvky ÚSES-u bez konkrétnejšieho popisu a mapového vymedzenia. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV. 1.1 - v časti výrub drevín nie je uvedený ani približný plošný rozsah výrubov, len veta: „k výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu“. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.2. Údaje o výstupoch - uvádzané je, že odvod dažďových vôd po prechode odľučovačom ropných látok bude zaústený do vodných tokov, vrátane Belej (v úseku ŽST Liptovský Hrádok). Tento fakt nie je následne zhodnotený v kapitole vplyvov na vody ani v kapitole návrhu opatrení na zmiernenie vplyvov.
- Kapitola IV.3. Vplyvy na vody – vplyv na čistotu a prúdenie podzemných vôd v súvislosti s výstavbou tunela Palúdzka je uvádzaný ako trvalý, ale nie ako významný. Pritom v kapitole popisujúcej súčasný stav podzemných vôd je napísané, že pri realizácii tunela sú „rizikové intenzívne prítoky podzemnej vody z nadložných terasových štrkových formácií a tektonicky porušených ílovcových súvrství“. Podobne je uvádzaný nevýznamný negatívny vplyv na zdroj pitnej vody v k.ú. Liptovská Porúbka (riziko havárií a dokonca prípadná náhrada zdroja). V oboch prípadoch odporúčame dôslednejšie zhodnotenie rizík/vplyvov s následným návrhom opatrení.
- Kapitola IV.3.5 Vplyvy na faunu, flóru a biotopy - vzhľadom na úroveň popisu predošlých kapitol týkajúcich sa bioty (v analytickej časti zámeru) je vyhodnotená nedostatočne, formou všeobecného popisu vplyvov.
- V súvislosti s obmedzením migrácie živočíchov sa uvádza návrh oplotenia a prechodu cez trať, ktorý nie je v predošlých kapitolách podrobnejšie popísaný.
- V kompetenčnom území Správy TANAP-u navrhovaná trať križuje vodné toky cca 10 krát. Navrhované výstavby mostných objektov a priepustov budú generovať nežiadúce dočasné a trvalé hydromorfologické zmeny korýt tokov spojené s výrubom, poškodením a zničením brehových porastov tokov.
- Z pohľadu ochrany prírody je problémový najmä železničný most na toku Váh v nžkm 246,656 pri Podturni. V dotknutom úseku Váhu žije viacero chránených druhov rýb a kruhoústnic, ktoré budú výstavbou nového mostu priamo dotknuté. Dôjde tak k ďalšej regulácii tohto úseku Váhu s nepriaznivými vplyvmi na vodné živočíchy.
- Rovnako riziková je aj výstavba nového železničného mostu nad zálivom VN Liptovská Mara (Galovianska zátoka), kde dôjde k rozsiahlemu zničeniu breho ochranných porastov zátoky a umiestneniu mosta priamo vo vodnom prostredí zátoky.
- Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.3.5 Vplyvy na faunu, flóru a biotopy - absentuje opis rizika vnášania nepôvodných a invázných druhov, ktoré je práve v prípade realizácie líniových stavieb vysoké. Uvedené je potrebné dopracovať.

- Kapitola IV.3.6 Vplyvy na krajinu - vzhľadom na stručnosť popisu krajiny v analytickej časti zámeru je aj kapitola vplyvov vyhodnotená nedostatočne. Vplyvy na krajinný obraz sú zhodnotené bez detailnejšieho skúmania reálneho vplyvu na jeho zložky. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.3.8 Iné vplyvy - v tabuľke „Predikcie vplyvov hodnotených projektov“ sú vplyvy vyhodnotené nedostatočne.
- Vplyvy niektorých projektov na biotu a vodu sú udávané ako „0“ – bez vplyvu, resp. dokonca „+“ - potenciálny pozitívny vplyv. Jedná sa pritom o projekty liniových stavieb (železníc a ciest) a výstavby rôznych typov plošne náročných objektov, ktoré sú migračnými bariérami a predstavujú zásahy do vodného režimu nadväzujúcich lokalít. Opomenutý je kumulatívny vplyv na biotu napríklad z hľadiska migrácie. Efekt liniovej bariéry, ktorý železnica križujúca migračné trasy hlavne väčších živočíchov vytvára, je jedným z najvážnejších stretov záujmov s ochranou prírody. Riešenie tohoto problému je o to závažnejšie, že súčasťou modernizácie je zvýšenie rýchlostí, čím sa výrazne zvyšuje pravdepodobnosť kolízií s migrujúcimi živočíchmi.
- Posudzovaný zámer je v prípade krajinných receptorov vyhodnotený ako „++“ teda ako vyslovene pozitívny vplyv, čo je nemožné bez vyhotovenia krajinárskej štúdie, ktorá potvrdí jednoznačne pozitívny vplyv na vzhľad krajiny. Vo všeobecnosti je práve umiestňovanie liniových dopravných stavieb náročné vo vzťahu k optimálnemu začleneniu do krajiny.
- Výsledný vplyv navrhovanej činnosti (Tabuľka sumarizácie vplyvov) vychádza z predošlých hodnotení, preto s ním rovnako nie je možné súhlasiť. Napríklad vplyv na vodu je vyhodnotený ako +2 málo významný pozitívny vplyv, čo zámer odôvodňuje tým, že počas prevádzky bude zmodernizovaný úsek trate pozitívne vplývať na dotknuté územie znížením vypúšťaných znečistených vôd voľne do terénu. Opomína sa však riziko znečistenia podzemných vôd a straty zdroja pitnej vody v Liptovskej Porúbke a dočasné a trvalé vplyvy na vodné toky (počas výstavby a rekonštrukcie mostných objektov, preložiek vodných tokov a melioračných kanálov), kedy bude dochádzať k dočasnému zakaleniu vody v tokoch, narušeniu pozdĺžnej kontinuity tokov a zásahom do režimu podzemných vôd). Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.10 Opatrenia na biotu - vzhľadom na úroveň popisu predošlých kapitol týkajúcich sa bioty a vplyvov na ňu, je kapitola vypracovaná nedostatočne. Uvedené sú len vybrané opatrenia pre živočchy. Absentujú opatrenia v súvislosti so zmiernením úhynu živočíchov počas realizácie a prevádzky, zmiernenie negatívneho vplyvu na avifaunu (spôsob riešenia protihlukových stien), opatrenia v súvislosti s ochranou drevín a prípadných biotopov (najmä viazaných na vodný režim) a podobne. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.10 Opatrenia na krajinu - uvedené je len opatrenie týkajúce sa územného systému ekologickej stability. Absentujú opatrenia týkajúce sa napr. začlenenia stavby do krajiny - vhodnou lokalizáciou a prevedením (napr. výber vhodného typu protihlukových stien – štruktúra, farebnosť), miesta a spôsob rekultivácie dočasne zabratých území (výsadby, úprava) a podobne. Uvedené je potrebné dopracovať.
- Kapitola IV.11 kapitola posúdenia nulového variantu je upriamená výlučne na socio-ekonomické dopady, ak by sa činnosť nerealizovala. S týmto hodnotením súvisí aj Kapitola V.3 Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu, kde je navrhovaný variant jednoznačne výhodnejší ako nulový, a to dokonca aj z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie. Nezohľadňuje sa náročnosť terénnych prác, záber nezastavaného územia, výrub, zábery nelesných a lesných biotopov, riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd, zásahy do koryt tokov, riziko poškodenia biotopov viazaných na tok, negatívne vplyvy na faunu počas realizácie a prevádzky a podobne.
- Návrh riešenia a odôvodnenie:
- Správa TANAP-u na základe preštudovania zámeru odporúča, aby bola činnosť ďalej posudzovaná. v správe o hodnotení odporúčame zamerať sa na nasledovné:

- *dopracovať kapitoly bioty (fauna, flóra a biotopy). Keďže práce sú navrhované v priestore, kde je pravdepodobný výskyt biotopov a biotopov druhov európskeho a národného významu, je potrebné ich zmapovať nielen priamo v trase, ale aj v jej bezprostrednom okolí. Dôraz klásť na vodné toky, ich okolie a Galovanskú zátoku.*
- *následne dopracovať vplyvy realizácie trate na biotu, s dôrazom na migráciu fauny, s následným návrhom realizácie špecifických opatrení nielen kvôli ochrane živočíchov, ale aj z hľadiska bezpečnosti dopravy, tzn. podrobne dopracovať opatrenia uvádzané v kapitole IV.10.2 (najmä konkrétne situovanie oplotení, ekomostov, navádzacích plotov,...). Tieto navrhnúť tak, aby vznikol funkčný biokoridor, nakoľko v súčasnosti tu po celom úseku prebieha intenzívna migrácia voľne žijúcich živočíchov.*
- *dôsledne riešiť technické prvky premostení tokov, resp. prípadných nevyhnutných oporných múrov a úprav koryta. Rizikové sú najmä zásahy do toku Belej a Váhu a v priestore Galovanskej zátoky. Navrhované výstavby mostných objektov a priepustov budú generovať nežiadúce dočasné a trvalé hydromorfologické zmeny koryt tokov spojené s výrubom, poškodením a zničením brehových porastov tokov a následnými vplyvmi na zákonom chránené druhy vodných živočíchov.*
- *uviesť plochy, kde bude potrebný nevyhnutný výrub s odhadom jeho rozsahu. Optimálne je vypracovať dendrologický prieskum s určením drevín a krovín nutných na výrub a vyčistením ich spoločenskej hodnoty.*
- *dopracovať ostatné nedostatky uvádzané vyššie;*

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Časť pripomienok sa týka nedostatočne vypracovaného zámeru. Tieto nedostatky požaduje správny orgán dopracovať v ďalšom stupni posudzovania vplyvov na životné prostredie. Príslušný orgán sa uvedenými pripomienkami dotknutého orgánu zaoberal. V kontexte s celkovými výsledkami zisťovacieho konania ho zohľadnil pri rozhodovaní o zámere a vyhodnotil, že pripomienkami uvedenými v stanovisku je potrebné sa zaoberať v ďalšom stupni posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné. Uvedené pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

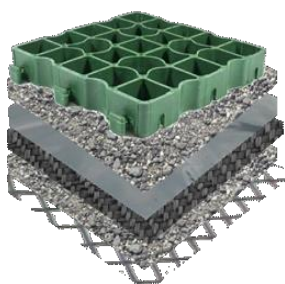
Verejnosc' prejavila záujem na navrhovanej činnosti v zmysle § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní a písomné stanovisko k zámeru podľa § 23 ods. 4 doručili:

- **Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 Bratislava** zo dňa 26.07.2018 (doručený elektronicky dňa 31.07.2018), v ktorom uviedlo nasledovné pripomienky:

K predstavenému dokumentu „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ máme nasledovné pripomienky:

1. *Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008. Z predložených podkladov nie je zrejмый spôsob zapojenia do verejnej cestnej siete. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)*
2. *Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky). (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)*

3. Žiadame overiť obsluhu územia verejnou hromadnou dopravou; žiadame, aby príslušná zastávka hromadnej dopravy bola maximálne v 5-minútovej pešej dostupnosti. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)
4. Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)
5. Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - www.ssc.sk/sk/Technickepredpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu.
6. V prípade nevyhnutnosti povrchovým státím ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby, ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m² po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, vid' informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR www.samospravaydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)



recyklovaná plastová vegetačná tvárnica
vysypaná kamennou drťou fr. 8-16

- kamenivo fr. 0-4 tr.A
- geotextília netkaná protiropná

separačná geotextília (podľa potreby
hydroizolačná a vyspádovaná do ORL)

- hutnené drvené kamenivo fr. 0-4, tr.A
- hutnené drvené kamenivo fr. 0-63, tr.A
- výstužná geomreža

Celková hrúbka skladby

7. Na koľajový zvršok požadujeme využitie zatravnňovaniach tvárnic. Príklady použitia:



8. Žiadame spracovať dokument ochrany prírody podľa §3 ods.3 až ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. a predložiť ho príslušnému orgánu ako podklad rozhodnutia o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
9. Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie.
10. Žiadame dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon).
11. Žiadame dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd. Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov)
12. Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámcovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámcovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (<http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/>).
13. Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický
14. posudok.
15. Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
16. Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.

17. Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach>. Vo všeobecnosti odporúčame realizáciu tzv. dažďových záhrad.



18. Statiku stavby žiadame overiť nezávislým oponentským posudkom.
19. Žiadame variantné riešenie okrem nulového variantu ešte aspoň v dvoch alternatívnych variantoch, tak aby sa naplnil účel zákona podľa §2 písm. c zákona EIA č.24/2006 Z.z. „objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom“.
20. Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.
21. Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
22. Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.
23. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o odpadoch č.79/2015 Z.z. Zhrnutie povinností vyplývajúce zo zákona o odpadoch je napr. tu: <https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikatela>.
24. Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber:
- komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou,
 - kovov označeného červenou farbou
 - papiera označeného modrou farbou
 - skla označeného zelenou farbou
 - plastov označeného žltou farbou
 - bio-odpadu označeného hnedou farbou



(v súvislosti so stanicami a ich zázemím)

25. Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; sú vhodné na mnohé aplikácie ako napr. spevnené plochy, povrchy plochých striech a majú mnohé pozitívne ekologické, environmentálne a klimatické funkcie.
26. Žiadame zapracovať záväzné opatrenia Programu odpadového hospodárstva SR (http://www.minzp.sk/files/sekcia-enviromentalneho-hodnotenia-riadenia/odpady-a-obaly/registre-azoznamy/poh-sr-2016-2020_vestnik.pdf) do zámeru a v ňom navrhovaných opatrení.
20. Žiadame spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií
27. Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády „exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo. Žiadame formu graffiti, ktoré dá priestor modernému umeniu mladých a zároveň v budúcnosti pôsobí preventívne voči vandalizmu.
28. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z.
29. Žiadame overiť bonitu zaberaných poľnohospodárskych pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosti takéhoto záberu.
30. Žiadame overiť, že predložený zámer nie je situovaný na ornej pôde najvyššej kvality príslušného katastrálneho územia.
31. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v §24 ods.2 zákona č. 24/2006 Z.z. je Združenie domových samospráv účastníkom ďalších povoľovacích konaní (územné konanie, územné plánovanie, stavebné konanie, vodoprávne konanie) a preto žiadame, aby sme ako známy účastník konania boli v zmysle §§24 a 25 Správneho poriadku o začatí týchto konaní písomne upozornení, aby sme si v nich mohli uplatňovať svoje práva. Združenie domových samospráv zároveň konštatuje, že podľa §24 ods.2 zákona č.24/2006 môžu byť jeho práva na priaznivé životné prostredie priamo dotknuté a to minimálne v rozsahu a v zmysle obsahu týchto pripomienok.

Vzhľadom na uvedené požadujeme, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle §29 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z.z. sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina- Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia; v takomto prípade žiadame naše pripomienky v podmienkach záverečného stanoviska akceptovať.

V prípade, že príslušný orgán napriek našej požiadavke vydá rozhodnutie zo zisťovacieho konania o ďalšom neposudzovaní vplyvov zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad- Tatry (mimo), 5. etapa“ na životné prostredie podľa zákona EIA, žiadame zapracovanie jednotlivých bodov nášho vyjadrenia do výroku rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA a zároveň ich vyhodnotenie v odôvodnení rozhodnutia podľa §20a písm.a zákona EIA.

Vzhľadom na uvedené žiadame zahrnúť do podmienok rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA č.24/2006 Z.z. resp. podľa §37 ods.5 zákona EIA v zmysle prílohy k zákonu EIA č.12, bod VI.3 a bod VI.6 aj nasledovné podmienky:

- a. Budovanie parkovacích miest a komunikácií je potrebné navrhnuť v súlade s príslušnými normami STN technickými predpismi; v maximálnej možnej miere používať materiály zo zhodnotených odpadov s retenčnou funkcionalitou.
- b. Na všetkých parkovacích plochách na teréne realizovať výsadbu vzrastlých drevín s veľkou korunou v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státi.
- c. Vypracovať samostatný projekt začlenenia stavby do biodiverzity územia sadovníckymi úpravami v podobe nových zelených plôch, ktoré zároveň prispievajú k zvýšeniu ekologickej stability územia a ktoré budú mať charakter lokálneho parčíku vhodného pre daný typ územia a infiltračnú funkcionalitu. Súčasťou tohto projektu bude aj zapracovanie opatrení Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy schválený uznesením vlády SR č. 148/2014 (<https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmenyklimy/nas-sr-2014.pdf>) tak, že budú obsahovať mix mitigačných opatrení podľa odporúčaní MŽP SR na jeho stránke <https://www.protisuchu.sk/#section-features>.
- d. Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2>).
- e. Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby.
- f. Dbáť o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- g. V prípade, že vody z povrchového odtoku (dažďové vody) z parkovísk budú odvádzané do verejnej kanalizácie alebo sústredene vsakovacím objektom (vsakovacou šachtou, vsakovacím vrtom) do podzemných vôd, je potrebné tieto vody prečistiť v odlučovači ropných látok.
- h. Vypracovať projekt zapracovania opatrení Programu odpadového hospodárstva SR ako aj zákona o odpadoch (<https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikatela>).
- i. Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámcovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámcovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (<http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/>). Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s
- j. posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov). Uvedené náležitosti žiadame adekvátne uviesť v dokumentácii pre územné aj stavebné rozhodnutie. ☐ Žiadame preukázať splnenie záujmov ochrany vôd predložením rozhodnutia podľa §16a Vodného zákona.
- k. Hydraulickým výpočtom preukázať dostatočnú kapacitu a účinnosť ORL, kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
- l. Realizáciou zámeru nenarušiť existujúce odtokové pomery v území.

Zároveň žiadame jednotlivé body nášho vyjadrenia v odôvodnení rozhodnutia vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Správny orgán sa pripomienkami dotknutej verejnosti zaoberal. Informácie k pripomienkam č. 1, 2, 3, 4, 9, 16, 19, 20, 27, 29, 30, a, c, d, h, k sú v zámere navrhovanej činnosti uvedené, popri prípade ich podrobné vypracovanie sa vyžaduje až v ďalších povoľovacích procesoch. Správny orgán konštatuje, že pripomienky č. 5, 10, 12, 15, 22, 23, 25, 28, e sú z väčšej časti všeobecného charakteru. Správny orgán tieto požiadavky berie na vedomie a požaduje ich rešpektovať v ďalších stupňoch povoľovacieho procesu. K pripomienke 8 - Dokument podľa §3 ods. 3 až 5 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny je dokumentácia územného systému ekologickej stability.

Uvedenú dokumentáciu obstarávajú orgány štátnej správy ochrany prírody a krajiny. Tieto ustanovenia hovoria o povinnostiach podnikateľov a právnických osôb, rešpektovať uvedenú dokumentáciu územného systému ekologickej stability vytvárať a udržiavať územný systém ekologickej stability už pri spracovávaní dokumentácie potrebnej pre realizáciu zámerov ich činnosti, avšak neukladá im povinnosť spracovávať a predkladať ju príslušným orgánom ako podklad rozhodnutia v procese posudzovania. Správny orgán považuje túto pripomienku za neopodstatnenú. K pripomienke č. 14 – Správny orgán považuje požiadavku na výškové a funkčné zosúladenie stavby s najbližšou zástavbou za neopodstatnenú, keďže sa jedná o líniovú stavbu, a teda jej vedenie nie je možné prispôbovať tak, ako to požaduje dotknutá verejnosť. K pripomienke č. 17 – Požiadavka nemá oporu v zákona, a teda správny orgán ju považuje za neopodstatnenú. K pripomienke č. 18 - Správny orgán zhodnotil dôvody navrhovateľa na upustenie od variantného riešenia, pričom ich považoval za dostatočné, preto rozhodnutím č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.07.2018 upustil od variantného riešenia. Dotknutá verejnosť v pripomienke uvádza ustanovenie zákona o posudzovaní, ktoré sa týka hodnotenia strategických dokumentov, nie navrhovaných činností. Takisto dotknutá verejnosť neuvádza relevantný a vecný dôvod na posúdenie činnosti v ďalšom variante, preto správny orgán považuje požiadavku za neopodstatnenú. Pripomienky č. 6, 7, 11, 13, 21, 24, 26, b, f, g, i, j, l považuje správny orgán za opodstatnené. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutej verejnosti. Tieto návrhy a pripomienky budú posudzované v konaní o rozsahu hodnotenia, pričom v prípade ich opodstatnenia budú zohľadnené.

Nasledujúci zástupcovia verejnosti sa k predmetnému zámeru vyjadrili stanoviskom s rovnakým obsahom a požiadavkami:

Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Lipt. Mikuláš list zo dňa 09.08.2018

Ing. Andrej Ohrad'an, Mgr. art. Eva Ohrad'anová, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 09.08.2018

V zmysle verejnej vyhlášky mesta Liptovský Mikuláš o oznámení a zaslaní zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, Úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad- Tatry (mimo), 5. etapa“ zverejnenej na úradnej tabuli mesta dňa 2.8.2018, zasielame Vám naše námietky, upozorňujúc na nedostatky a pochybenia v predloženom zámere.

Grafická dokumentácia nekorešponduje s textovou časťou, čo považujeme za hrubý a zavádzajúci nedostatok.

1. Absencia protihlukových opatrení v úseku LM-Paludza.

V zámere sú definované Opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo, v zmysle ktorých sa ŽSR zaväzuje zrealizovať výstavbu potrebných protihlukových opatrení v súbehu s výstavbou modernizovanej trate V celom úseku prekládky železnice. Napriek tomu však v zámere nie sú navrhované protihlukové opatrenia v časti žel. stanica Lipt. Mikuláš - Paludza, ale iba v úsekoch ŽST Liptovský Hrádok a Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš. V časti žel. Stanica Lipt. Mikuláš - Paludza sa pritom nachádza viac ako polovica významného mestského sídliska Nábřežie, ktoré obýva rádovo tisíce obyvateľov mesta. Rovnako sa v tejto časti nachádza aj časť mesta Hlboké, obývaná stovkami obyvateľov rómskej menšiny. Okrem toho je tu aj oddychová a relaxačná zóna mesta s parkom a cyklochodníkom, ktorý využívajú denne stovky ľudí. Na obyvateľov uvedených častí sa pri protihlukových opatreniach nemyslí a vplyv zámeru na ich životné podmienky sa v zámere nezohľadňuje.

Žiadame doplniť zámer o protihlukové opatrenia v uvedenom úseku prekládky železnice z dôvodu zmiernenia dopadu negatívnych hlukových vplyvov.

2. V zámere sa nachádza stavebný objekt Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05), čo je ale v rozpore so znením bodu č. VII zámeru „Doplňujúce informácie k zámeru“, v ktorom je uvedené, že: „nebude predmetný most na ul. Belopotockého potrebné budovať, preto nie je súčasťou predkladaných navrhovanej činnosti.“

Čo presne sa rozumie pod pojmom „komunikácia z ul. Belopotockého“ nie je zo zámeru jasné, navyše, ak ul. Belopotockého v súčasnosti končí na úrovni povodia Váhu. Akákoľvek spojnica z ulice Belopotockého nás vedie k podozreniu, že sa môže jednať o pôvodne plánovaný most v predĺžení ul. Belopotockého, ktorý bol už v minulosti predmetom niekoľkých sporov v meste.

Žiadame o vypustenie stavebného objektu Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05), traťový úsek ŽST Liptovský Mikuláš, nžkm 251,350 - 253,452 so zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa podaného 25.7.2018 na Okresný úrad životného prostredia v LM. Keďže nemáme prístup k projektovej dokumentácii, z obsahu zámeru nie je zrejmé čo je prístupová komunikácia z ul. Belopotockého.

Na základe všetkých horeuvedených nedostatkov a na základe významného vplyvu zámeru na životné podmienky obyvateľov priľahlých častí mesta, trváme na tom, že posúdenie tohto zámeru podľa zákona 312/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je **POTREBNÉ**. Žiadame, aby sa tak stalo a naplnila sa požiadavka komisie EÚ, pridelujúcej majoritnú časť finančných prostriedkov na uvedený projekt.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s doplňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Zároveň objasnil, že predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie železničnej trate. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutej verejnosti. Opodstatnená pripomienka bude predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Ing. Milan Skerl, Mgr. Ingrid Skerlová, Lipt. Mikuláš, list doručený dňa 13.08.2018

Dolupodpisani manželia novostavby rodinného domu - Antona Droppu 1053/18, Lipt. Mikuláš v časti Palúdzka, Vás chceme požiadať o zahrnutie výstavby protihlukovej bariéry pri posudzovaní vplyvov prekládky železnice na južnú stranu mesta. Jedná sa o úsek dlhý cca 200m od diaľničného mosta na D1 Lipt. Mikuláš ~ Ružomberok, (kde sa križuje D1 s cestou E18) smerom na západ pozdĺž diaľnice - viď prílohy. K tejto žiadosti nás vedú nasledovné dôvody:

Jedným z akútnych problémov z hľadiska ochrany životného prostredia je nárast hladiny hluku. Výstavbou prekládky železnice bude hluk v obytných zónach v okolí dopravných ťahov s automobilovou a železničnou dopravou narastať. V uvedenom úseku sa nám bude kumulovať hluk z diaľnice s hlukom zo železnice, čo je stresujúci a obťažujúci faktor, ktorý znižuje kvalitu nášho bývania.

Tieto škodlivé akustické vplyvy, ktoré pôsobia na človeka, je možné redukovať správnym navrhnutím protihlukových opatrení v podobe protihlukových stien, prípadne výsadbou stromoradia.

Chápeme celospoločenský význam prekládky, ale my tu budeme celý život bývať v hlučnom prostredí, preto sa snažíme tento vplyv eliminovať. Uvedomujeme si, že v tomto prípade je potrebné postupovať spoločne s Národnou diaľničnou spoločnosťou pretože, aby malo riešenie pre obyvateľov význam, je nutné postaviť protihlukovú bariéru až za diaľničnými zvodidlami smerom na Ružomberok.

Posledná hluková štúdia bola uskutočnená v roku 2008, odvtedy uplynula celá dekáda a hustota dopravy na diaľnici D1 sa výrazne zvýšila nehovoriac o kumulácii s hlukom potencionálne preloženej železnice.

Protihluková bariéra nemusí byť len fádna a nákladná betónová konštrukcia, ale aj vysadené stromoradie napr. smreka obyčajného, čím by sa vytvorila protihluková bariéra prirodzeným spôsobom k novopostaveným domom v blízkosti diaľnice. Náklady na takto vybudovanú stromovú stenu sú minimálne v porovnaní s celkovou investíciou a efekt je dlhotrvajúci pre celé generácie obyvateľov novovybudovanej štvrte v Palúdzke.

Stromoradím by sa zlepšilo aj životné prostredie pozdĺž diaľnice (viac kyslíka a zachytávanie prachových častíc z diaľnice a aut, zabránilo by sa vodnej a veternej erózii a zlepšilo by sa vsakovanie zrážok).

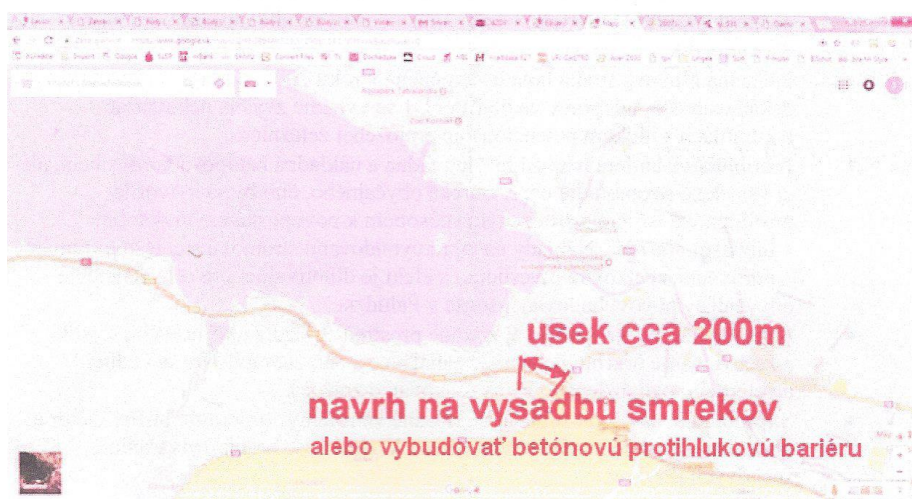
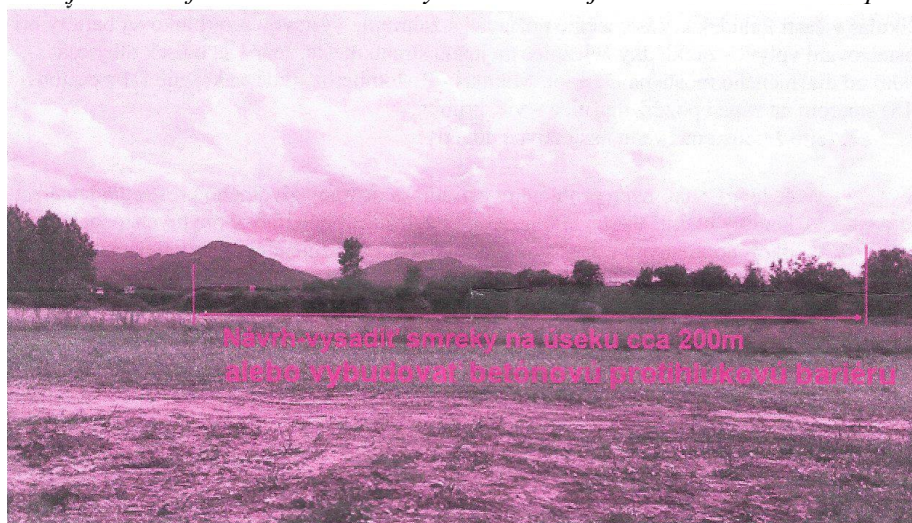
Stromoradia navyše pôsobia ako prírodné vetrolamy, zmierňujú bočný vietor a obmedzujú vírenie prachu z polí a ciest. V zime zase bránia vytváraniu snehových jazykov.

V uvedenom mieste je možné dodržať minimálnu vzdialenosť kmeňov stromov od cestnej komunikácie 4,5 metra

Koruny stromov prerušujú fádnosť a monotónnosť ciest vodičom, čím znižujú únavu vodičov. Vľavo aj vpravo od opísaného úseku sa už nachádzajú stromy (avšak riedko a nedostatočnej výške) ako prirodzená bariéra.

Výrazne by sa touto úpravou zlepšil imidž železničnej spoločnosti v očiach verejnosti, pretože výsadba by prispela ku spokojnému bývaniu obyvateľov novej štvrte Liptovského Mikuláša-Palúdzky.

Ďakujeme za informáciu a kladné vybavenie našej žiadosti a ostávame s pozdravom



Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s doplňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona po posudzovaní. Opodstatnená pripomienka bude predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Ladislav Mlynarčík, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 19.08.2018

V zmysle verejnej vyhlášky mesta Liptovský Mikuláš o oznámení a zaslaní zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, Úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad- Tatry (mimo), 5. etapa“ zverejnenej na úradnej tabuli mesta dňa 2.8.2018, zasielame Vám naše námietky, upozorňujúc na nedostatky a pochybenia v predložennom zámere.

Grafická dokumentácia nekorešponduje s textovou časťou, čo považujeme za hrubý a zavádzajúci nedostatok.

1. Absencia protihlukových opatrení v úseku LM-Paludza.

V zámere sú definované Opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo, v zmysle ktorých sa ŽSR zaväzuje zrealizovať výstavbu potrebných protihlukových opatrení v súbehu s výstavbou modernizovanej trate V celom úseku prekládky železnice. Napriek tomu však v zámere nie sú navrhované protihlukové opatrenia v časti žel. stanica Lipt. Mikuláš - Paludza, ale iba v úsekoch ŽST Liptovský Hrádok a Liptovský Hrádok - Liptovský Mikuláš. V časti žel. Stanica Lipt. Mikuláš - Paludza sa pritom nachádza viac ako polovica významného mestského sídliska Nábřežie, ktoré obýva rádovo tisíce obyvateľov mesta. Rovnako sa v tejto časti nachádza aj časť mesta Hlboké, obývaná stovkami obyvateľov rómskej menšiny. Okrem toho je tu aj oddychová a relaxačná zóna mesta s parkom a cyklochodníkom, ktorý využívajú denne stovky ľudí. Na obyvateľov uvedených častí sa pri protihlukových opatreniach nemyslí a vplyv zámeru na ich životné podmienky sa v zámere nezohľadňuje.

Žiadame doplniť zámer o protihlukové opatrenia v uvedenom úseku prekládky železnice z dôvodu zmiernenia dopadu negatívnych hlukových vplyvov.

2. V zámere sa nachádza stavebný objekt Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05), čo je ale v rozpore so znením bodu č. VII zámeru „Doplňujúce informácie k zámeru“, v ktorom je uvedené, že: „nebude predmetný most na ul. Belopotockého potrebné budovať, preto nie je súčasťou predkladaných navrhovanej činnosti.“

Čo presne sa rozumie pod pojmom „komunikácia z ul. Belopotockého“ nie je zo zámeru jasné, navyše, ak ul. Belopotockého v súčasnosti končí na úrovni povodia Váhu. Akákoľvek spojnica z ulice Belopotockého nás vedie k podozreniu, že sa môže jednať o pôvodne plánovaný most v predĺžení ul. Belopotockého, ktorý bol už v minulosti predmetom niekoľkých sporov v meste.

Žiadame o vypustenie stavebného objektu Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05), traťový úsek ŽST Liptovský Mikuláš, nžkm 251,350 - 253,452 so zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa podaného 25.7.2018 na Okresný úrad životného prostredia v LM. Keďže nemáme prístup k projektovej dokumentácii, z obsahu zámeru nie je zrejmé čo je prístupová komunikácia z ul. Belopotockého.

Na základe všetkých horeuvedených nedostatkov a na základe významného vplyvu zámeru na životné podmienky obyvateľov priľahlých častí mesta, trváme na tom, že posúdenie tohto zámeru podľa zákona 312/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je POTREBNÉ. Žiadame, aby sa tak stalo a naplnila sa požiadavka komisie EÚ, pridelujúcej majoritnú časť finančných prostriedkov na uvedený projekt.

Taktiež žiadam o zverejnenie hlukovej štúdie, jej presné znenie o ktorú sa zámer opiera.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s doplňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Zároveň objasnil, že predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie železničnej trate. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona po posudzovaní, čím

vyhovel odporúčaniu dotknutej verejnosti. Opodstatnená pripomienka bude predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Ing. Dušan Brdečka, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 20.08.2018

Dňa 2. 7. 2015 bola na Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor posudzovania vplyvu na ŽP, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava zaslaná „Žiadosť o posúdenie vplyvu na životné prostredie v súvislosti s § 19 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ na stavbu „Modernizácia železničnej trate ŽA-KE, úsek trate LM-PP Tatry (mimo), sžkm 242,850 - 259,468“, investor Železnice Slovenskej republiky, Klemensova č.8, Bratislava. Originál podpisovej listiny podľa § 24 ods. 8 zákona so 100 podpismi je súčasťou tejto žiadosti. Aj na základe odporúčania MŽP SR v liste 6022/2015 -3.4/ml zo dňa 13.7.2015 podávame tieto pripomienky:

1. Vzhľadom na výškový profil cesty a absenciu prirodzených prekážok na tlmenie hluku žiadame umiestnenie protihlukových zábran na cestu do obchodného centra od autobusovej stanice.
2. Pretože „Spevnená plocha - Autobusová stanica“ je súčasťou projektu financovaného z prostriedkov EU požadujeme doplniť do zámeru vedenie nových trás liniek autobusovej dopravy včítane zastávok s posúdením dopadu zvýšenia hlučnosti a otrasov v obývaných častiach.
3. Kumuláciou dopravných účinkov stavieb uvedených v zámere pravdepodobne ihneď po dokončení projektu vznikne tlak na budovanie mosta na Belopotockého ulicu. Dopady tejto kumulácie nie je sú v zámere uvedené. Ako možné riziko to požadujeme uviesť v zámere, súčasne s dopadom na životné prostredie a bezpečnosť na Belopotockého ulici.
4. V zámere nie sú špecifikované prístupové cesty na dopravu materiálu počas výstavby a ich vplyv na životné prostredie je špecifikovaný len všeobecne. Požadujeme konkrétne vyšpecifikovať tieto cesty s uvedením dopadu na životné prostredie. Taktiež požadujeme vyšpecifikovať miesta výstavby s možným ovplyvnením statiky blízkej zástavby, zvýšenou prašnosťou, zvýšenou intenzitou dopravy, zmenou organizácie dopravy a nárastom hlukovej záťaže, predpokladaným časom tejto činnosti a prijať účinné opatrenia na zníženie dopadu na obyvateľov. Požadujeme zakázať vykonávanie týchto činností počas nedelí a sviatkov.
5. Žiadame bezodkladne informovať účastníkov konania v prípade zásadných zmien zámeru (napr. doplnenie ďalších stavieb nesúvisiacich so železničnou prevádzkou) a vykonať posúdenie vplyvu týchto zmien na životné prostredie.
6. Požadujeme posúdenie zámeru podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v úplnom znení predovšetkým z dôvodov uvedených v bodoch 2,3,4 a neuvedenia ďalšieho (nenulového) variantu navrhovanej činnosti.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s doplňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie nie je preložka autobusovej stanice (resp. s tým súvisiace zámery, napr. nové trasy autobus. liniek). Uvedenú plochu bude navrhovateľ využívať počas výstavby, a v prípade uvoľnenia po výstavbe môže byť majetok prevedený a využívaný napr. ako autobusová stanica. Uvedené je však predmetom iných povoľovacích procesov. Navrhovateľ zároveň objasnil, že predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie železničnej trate. Správny orgán rozhodnutím č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.07.2018 upustil od variantného riešenia. Správny orgán dôvody uvedené dotknutou verejnosťou nepovažuje za dostatočné pre posudzovanie v ďalšom variante. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona po posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutej verejnosti. Ostatné opodstatnené pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Ing. Dušan Brdečka, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 20.08.2018

1. Ako je uvedené v zámere, umiestnením železnice súběžne s diaľnicou vznikajú medzi týmito dvoma líniovými stavbami vo vlastníctve štátu rozdrobené kúsky polí s malou výmerou prevažne vo vlastníctve fyzických osôb, ku ktorým je veľmi sťažený alebo nemožný prístup na obhospodarovanie alebo iné využitie. Rovnaká situácia vzniká aj v súvislosti s niektorými ďalšími stavebnými objektmi uvedenými v zámere. Tieto neobhospodarované plochy predstavujú vysoké riziko ako zdroj šírenia invazívnych a alergénnych rastlín. Požadujem preto, aby investor vytipoval tieto plochy a ponúkol ich odkúpenie za trhovú cenu V danom katastri, prípadne bol povinný ich odkúpiť na žiadosť vlastníka. Zabezpečí sa tým udržiavanie týchto plôch v súlade so zákonom.
2. Značná časť stavby sa nachádza v ochrannom pásme NAPANT-u. Pre možné kolízie so zverou je diaľnica chránená v celej dĺžke oplotením. Prechodom cez nechránenú železniciu sa zver dostane k oploteniu diaľnice a je stresovaná. Je potrebné zabezpečiť, aby k tomuto stresu nemohlo dôjsť.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Majetko-právne a finančné vysporiadanie pozemkov nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, ale iných procesov povoľovania stavby. Riešenie ochrany migrujúcej zveri bude vzhľadom k výsledku zisťovacieho konania prerokované v ďalšom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Ing. Ivan Fiačan, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 21.08.2018

Po zverejnení verejnej vyhlášky mestom Liptovský Mikuláš o oznámení a zaslaní zámeru „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad- Tatry (mimo), 5. etapa“ zverejnenej na úradnej tabuli mesta Liptovský Mikuláš dňa 2.8.2018, a zverejnenej na úradnej tabuli obce Galovany dňa 1.8.2018, uplatňujem a zasielam nasledovné námietky a pripomienky k zámeru:

1. protihlukové opatrenia v úseku LM-Paludza.

Spracovateľ zámeru REMING CONSULT a.s. sa v texte zámeru odvoláva na hlukovú štúdiu, ktorej autorom je spoločnosť klub ZPS vo vibroakustike s.r.o. Hluková štúdia nie je prílohou textu zámeru, pričom hluková štúdia v procese EIA by mala byť verejne dostupným dokumentom a zverejnenie nemožno podmieňovať autorskými a majetkovými právami. Som si plne vedomý faktu, že projektová dokumentácia k zámeru, vrátane hlukovej štúdie bola spracovaná pred cca 10 rokmi, pričom v priebehu tak dlhého časového horizontu došlo k novelizácii legislatívy a bude nutné v procese EIA urobiť v zámere korekcie za účelom urýchlenia a zjednodušenia komplexity procesu EIA.

Ako člen organizácie SKAS pri SAV, som problematiku objektivizácie hluku a vibrácií niekoľkokrát konzultoval vo vnútri organizácie a SKAS je pripravená poskytnúť odbornú pomoc. V priebehu posledných niekoľko mesiacov ma oslovilo niekoľko zástupcov zámerom dotknutej verejnosti ale aj predstaviteľov zámerom dotknutých obcí s požiadavkami o konzultáciu, s vyššie uvedených dôvodov poznám požiadavky dotknutých strán a ako člen SKAS pri SAV môžem odberne prispieť k hľadaniu kompromisného riešenia. Problematikou objektivizácie hluku a vibrácií a legislatívnym požiadavkám sa odborne venujem cca 8 rokov, z týchto dôvodov z textu zámeru a príloh mi nie je jasné ako bola vykonaná objektivizácia hluku a následný návrh protihlukových opatrení.

Preto požadujem sprístupniť k nahliadnutiu kompletnú hlukovú štúdiu k zámeru, v celom úseku Paludza - Liptovský Hrádok a metodiku návrhu protihlukových opatrení. Požadujem konzultáciu s odborníkom, ktorý mi celú problematiku vykonanej objektivizácie hluku vysvetlí a kde budem môcť osobne vziať niektoré požiadavky dotknutej verejnosti vrátane mojej osoby a tiež odborné pripomienky SKAS pri SAV vrátane mojej osoby ako člena SKAS.

2. Prístupové komunikácie k stavbe tunel Galovany.

V katastrálnom území obce Galovany, som vlastníkom niekoľkých nehnuteľností v tesnej blízkosti plánovanej výstavby tunela Galovany, ktorý je súčasťou zámeru. Taktiež väčšinu osobného voľna trávim v rodinnom dome mojich rodičov v obci Galovany, rodinný dom sa nachádza pri štátnej ceste, ktorá je jedinou možnou prístupovou komunikáciou k plánovanému tunelu Galovany. Text zámeru neobsahuje žiadnu informáciu aké sú plánované trasy pre stavebnú techniku a stavebné mechanizmy v

prípade realizácie výstavby tunela a železničného mosta a aká je predpokladaná frekvencia dopravy a dopady na životné prostredie a obyvateľov obce Galovany.

Preto požadujem doplniť text zámeru o informácie aké sú plánované trasy pre stavebnú techniku a stavebné mechanizmy v prípade realizácie výstavby tunela a železničného mosta a aká je predpokladaná frekvencia dopravy a dopady na životné prostredie a obyvateľov obce Galovany.

Na základe všetkých vyššie uvedených faktov a na základe významného vplyvu zámeru na životné podmienky obyvateľov niekoľkých obcí, trvám na tom, že posúdenie tohto zámeru podľa zákona č. 312/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nie je nutnou podmienkou v prípade ak dôjde k všeobecnej zhode všetkých dotknutých strán a nájde sa kompromisné riešenie. Ak bolo možné nájsť riešenie a kompromis v prípade zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Porad - Lučivná, kde som bol nepriamo zainteresovaný v zisťovacom konaní v zmysle zákona EIA, verím že bude možné nájsť kompromisné riešenie aj v prípade zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Paludza - Liptovský Hrádok aj napriek faktu že Európska komisia požaduje posúdenie zámeru v zmysle zákona č. 312/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s dopĺňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Požiadavka súvisiaca s projektom organizácie výstavby považuje správny orgán za opodstatnenú. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, čím vyhovel odporúčaniu dotknutej verejnosti. Opodstatnené pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Ing. Ivan Sálus, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 20.08.2018

Dovoľujem si Vám zaslať pripomienku ku Zámeru zverejnenom 3.8.2018 na informačnej tabuli mesta Liptovský Mikuláš.

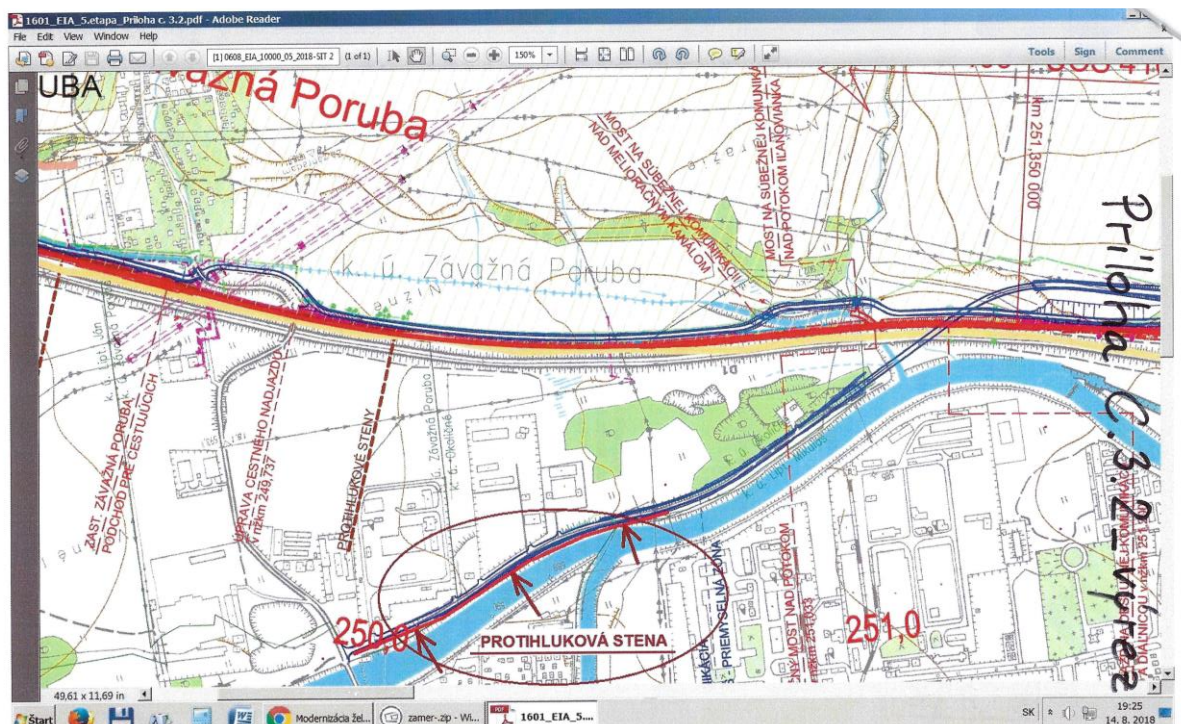
Ide o prekládku Železničnej trate v rámci jej modernizácie. Preštudoval som si znenie zámeru a prezrel aj prílohy s ňou súvisiace.

V kilometri 249 až 251 sa uvažuje pri obci Závažná Poruba s protihlukovými stenami okolo novovybudovanej železničnej trate. Protihluková stena však chýba pri obslužnej komunikácii, ktorá bude vedená po ľavej strane Váhu oproti mestskej časti Okoličné. Z tejto situácie vyplýva, že obslužná komunikácia bude veľmi frekventovaná (autobusy, kamióny, osobné autá) čo bude produkovať vysokú hladinu zvuku. Negatívne to ovplyvní kvalitu životného prostredia obyvateľom spomenutej mestskej časti.

Touto stenou by sa eliminoval aj súčasný hluk, ktorý sa cez rieku Váh šíri z priemyselnej zóny a z diaľnice.

Polohu protihlukovej steny pri obslužnej komunikácii som si dovoľil dokresliť do výrezu Prílohy C.3.2 Zámeru, ktorý je prílohou tejto pripomienky a verím, že v tejto časovej fáze sa dá zakomponovať do realizačnej projektovej dokumentácie.

Verím, že kvalita životného prostredia v tichej časti pri Váhu bude zachovaná aj po zrealizovaní Zámeru.



Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Navrhovateľ v liste s doplňujúcimi informáciami uviedol, že bude spracovaná nová, aktuálna hluková štúdia a prípadné zmeny protihlukových opatrení budú súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní. Opodstatnená pripomienka bude predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotená v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Správny orgán rozhodnutím č. OU-LM-OSZP-2018/08286-033-Pa zo dňa 30.08.2018 v zmysle § 56 psím. b) zákona o posudzovaní v súlade s § 29 a 47 správneho poriadku prerušil konania a zároveň v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní požiadal navrhovateľa o objasnenie pripomienok a požiadaviek uvedených v niektorých stanoviskách dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti. Správny orgán prerušil konania na dobu doručenia požadovaných podkladov, najneskôr však na 30 dní od doručenia tohto rozhodnutia navrhovateľovi.

Dňa 10. 09. 2018 účastník konania **Združenie domových samospráv, Bratislava** (list zo dňa 10.09.2018) prostredníctvom elektronickej pošty doručil nasledovné vyjadrenie podľa § 33 Správneho poriadku:

Vzhľadom na zabezpečené podklady požadujeme ďalšie posudzovanie zámeru; zároveň žiadame zahrnúť do podmienok rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA resp. §20a a §37 ods.5 zákona EIA v zmysle prílohy k zákonu EIA č.12, bod VI.3 a bod VI.6 aj nasledovné podmienky:

- *Dôsledne rešpektovať všetky podmienky a požiadavky ŠOP č. TANAP/637-001/2018*
- *Dôsledne rešpektovať všetky podmienky a požiadavky ŠOP č. NAPANT/179-003/2018*
- *Zabezpečenie dostatočného množstva migračných koridorov pre zver ako aj dostatočné množstvo ekoduktov na tento účel.*
- *Realizácia všetkých vyvolaných investícií a to najmä preložiek cestnej siete, ekoduktov a environmentálnych opatrení zmierňujúcich vplyvy zámeru na životné prostredie.*
- *Vykonať protihlukové opatrenia na styku trate s obývanými územiami. Za týmto účelom požadujeme v urbanizovaných úsekoch trate využiť zatravnený zvršok trate.*

- Budovanie parkovacích miest a komunikácií je potrebné navrhnuť v súlade s príslušnými normami STN technickými predpismi; v maximálnej možnej miere používať materiály zo zhodnotených odpadov s retenčnou funkcionalitou.
- Na všetkých parkovacích plochách na teréne realizovať výsadbu vzrastlých drevín s veľkou korunou v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státa.
- Vypracovať samostatný projekt začlenenia stavby do biodiverzity územia sadovníckymi úpravami v podobe nových zelených plôch, ktoré zároveň prispievajú k zvýšeniu ekologickej stability územia a ktoré budú mať charakter lokálneho parčíku vhodného pre daný typ územia a infiltračnú funkcionalitu. Súčasťou tohto projektu bude aj zapracovanie opatrení Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy schválený uznesením vlády SR č. 148/2014 (<https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmenyklimy/nas-sr-2014.pdf>) tak, že budú obsahovať mix mitigačných opatrení podľa odporúčaní MŽP SR na jeho stránke <https://www.protisuchu.sk/#section-features>.
- Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Štandardy minimálnej vybavenosti obcí, Bratislava 2010 (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnejvybavenosti-obci-pdf-1-95-mb>).
- Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basichtml/index.html#2> Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby).
- Dbat' o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- V prípade, že vody z povrchového odtoku (dažďové vody) z parkovísk budú odvádzané do verejnej kanalizácie alebo sústredene vsakovacím objektom (vsakovacou šachtou, vsakovacím vrtom) do podzemných vôd, je potrebné tieto vody prečistiť v odlučovači ropných látok.
- Vypracovať projekt zapracovania opatrení Programu odpadového hospodárstva SR ako aj zákona o odpadoch (<https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikatela>).
- Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámcovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámcovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (<http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/>). Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov). Uvedené náležitosti žiadame adekvátne uviesť v dokumentácii pre územné aj stavebné rozhodnutie.
- Žiadame preukázať splnenie záujmov ochrany vôd predložením rozhodnutia podľa §16a Vodného zákona.
- Hydraulickým výpočtom preukázať dostatočnú kapacitu a účinnosť ORL, kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
- Realizáciou zámeru nenarušiť existujúce odtokové pomery v území. Posúdenie týchto požiadaviek žiadame uviesť aj v rozsahu hodnotenia.

Zároveň žiadame jednotlivé body nášho vyjadrenia v odôvodnení rozhodnutia vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA.

Vyhodnotenie OU-LM-OSZP: Uvedené pripomienky sú zhodnotené v iných častiach tohto rozhodnutia.

Správnemu orgánu bolo dňa 05.10.2018 doručené od zástupcu navrhovateľa doplňujúce informácie v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní, v ktorom uvádza nasledovné:

V zmysle uvedenej žiadosti Vám zasielame nasledovné vyjadrenie navrhovateľa k doručeným stanoviskám:

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008. Z predložených podkladov nie je zrejмый spôsob zapojenia do verejnej cestnej siete. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Požadované podrobnosti sú predmetom riešenia projektovej dokumentácie, ktorá je spracovaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Projektová dokumentácia je prerokovaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, a ktorých úlohou je chrániť verejné záujmy z hľadiska osobitých predpisov. Súčasťou modernizácie žel. trate sú úpravy resp. preložky súvisiacich cestných komunikácií, resp. výstavba nových cestných komunikácií na zabezpečenie prístupu k novým a dotknutým objektom a na zabezpečenie dostatočnej prepojenosti územia. Súvisiace návrhy úprav, preložiek a výstavby cestných komunikácií sú opísané v zámere navrhovanej činnosti (kap. A/II/8.2 a kap. A/IV/1.4).
2.	Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky). (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Požadované podrobnosti sú predmetom riešenia projektovej dokumentácie, ktorá je spracovaná v súlade s všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov nie je možné aplikovať na riešenie stavby, nakoľko v zmysle kapitoly 2., bodu 2.1 sa za investičný projekt považuje stavebná investícia, ktorej primárne požiadavky na statickú dopravu presahujú 200 nových parkovacích stojísk. Keďže predmetná stavba negeneruje také množstvo nových parkovacích miest, je uvedená metodika pre daný projekt irelevantná.
3.	Žiadame overiť obsluhu územia verejnou hromadnou dopravou; žiadame, aby príslušná zastávka hromadnej dopravy bola maximálne v 5-minútovej pešej dostupnosti. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Predmetom stavby je modernizácia existujúcej železničnej trate v zmysle právnych predpisov, prepojenie železničnej dopravy s ostatnou verejnou hromadnou dopravou nie je predmetom riešenia predmetnej stavby a nespadá do kompetencií navrhovateľa. Nevyhnutnou súčasťou stavby bude zrušenie existujúcej zastávky pravidelnej verejnej autobusovej dopravy v Lipt. Hrádku situovanej v mieste navrhovanej križovatky. Zastávka bude nahradená zariadením novej zastávky na fyzicky oddelenom zastávkovom pruhu umiestneným pred križovatkou s cestou III/2341. Vznikne tak bezpečnejší prístup cestujúcich k hromadnej doprave. Samotná preložka trate v úseku Liptovského Mikuláša bude mať významný vplyv na zmenu organizácie aj verejnej hromadnej dopravy v meste, keďže bude premiestnená ŽST Lipt. Mikuláš do novej polohy na južný okraj mesta. Súčasťou zámeru je vybudovanie spevnenej plochy pri novej ŽST Lipt. Mikuláš určenej pre budúcu autobusovú stanicu, keďže aj v súčasnosti sa v susedstve ŽST nachádza autobus. stanica. Priblížením autobusovej stanice k ŽST sa zabezpečí možnosť pohodlného prestupu cestujúcich verejnej dopravy. Preložka autobusovej stanice nie je v kompetencii navrhovateľa a nie je predmetom predloženého zámeru. Pri novej ŽST Lipt. Mikuláš bude vybudované parkovisko pre osobné automobily, ktoré prispeje k podpore možnosti využívania verejnej dopravy. v súčasnosti existuje v obci Podtureň zastávka, tá bude v rámci modernizácie trate zrušená a nová bude vybudovaná na preloženej železničnej trati na druhej strane Váhu pri obci Liptovský Ján, Presun zastávky zlepší dostupnosť vlakovej dopravy pre

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		obyvateľov obce Liptovský Ján aj Uhorská Ves. Prístup na zastávku pri Liptovskom Jáne pre obyvateľov obce Podtureň bude zabezpečený existujúcou lávkou.
4.	Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Súčasťou stavby je návrh parkovacej plochy pri ŽST Liptovský Mikuláš spolu so 104 parkovacími miestami a 3 parkovacími miestami pre imobilných. Predmetné parkovacie miesta sú určené pre cestujúcu verejnosť a sú navrhnuté v zmysle platných technických noriem.
5.	Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016 schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest - < http://www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc > www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc . Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu.	Projektová dokumentácia je spracovaná v súlade s všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami.
6.	V prípade nevyhnutnosti povrchovým státi ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby, ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m ² po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území, vid' informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR < http://www.samospravydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf > www.samospravydomov.org/files/retencna_dlazba.pdf . Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok. (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Projektová dokumentácia je spracovaná v súlade s všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Navrhovateľ akceptuje požiadavku na aplikáciu čiastočne priepustných povrchov na vybraných miestach, ich realizovateľnosť je podmienená súhlasným vyjadrením zodpovedných orgánov.
1.	Na koľajový zvršok požadujeme využitie zatravnovávaní tvárnic.	Zatravnovacie tvárnice nie sú vhodným riešením do extravilánov miest, nakoľko výrazne zhoršujú možnosti údržby trate (potreba pravidelnej údržby – napríklad podbíjania železnice). Zatravnenie železnice je možné vybudovať len v prípade pevnej jazdnej dráhy, ktorá nie je v tomto úseku aplikovaná. Konštrukcia pevnej jazdnej dráhy sa používa v prípade

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		bezúdržbových úsekov, napríklad v tuneli, kde nie je zatrávnenie možné.
2.	Žiadame spracovať dokument ochrany prírody podľa §3 ods.3 až ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. a predložiť ho príslušnému orgánu ako podklad rozhodnutia o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.	Podľa § 3 ods. 3) zákona 543/2002 Z. z. je vytváranie a udržiavanie územného systému ekologickej stability verejným záujmom. Podnikatelia a právnické osoby, ktorí zamýšľajú vykonávať činnosť, ktorou môžu ohroziť alebo narušiť územný systém ekologickej stability, sú povinní zároveň navrhnúť opatrenia, ktoré prispejú k jeho vytváraniu a udržiavaniu. Navrhovaná činnosť pretína viacero prvkov ÚSES (NBk Belá, NBk Váh, MBk Ploštinka, MBk Ilanovianka, MBk Andický potok, MBk Benický jarok). Vzhľadom na snahu zachovania ich priaznivého stavu budú však potrebné zásahy do týchto prvkov obmedzené do čo najmenšej miery. V priebehu spracovania Správy o hodnotení budú uskutočnené rokovania so zástupcami územne príslušnej štátnej ochrany prírody (TANAP a NAPANT) a bude s nimi prerokovaný rozsah potrebných opatrení.
3.	Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody, STN 83 7015 Práca s pôdou, STN 83 7016 Rastliny a ich výsadba a STN 83 7017 Trávniky a ich zakladanie.	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy kompetentnými v oblasti ochrany prírody a krajiny, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, ktoré sú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
4.	Žiadame dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách (vodný zákon).	Projektová dokumentácia je spracovaná v súlade s všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami.
5.	Žiadame dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd. Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov)	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane oblasti štátnej vodnej správy, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, ktoré sú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Novelou zákona č. 364/2002 (novela č. 51/2018) sa ustanovuje procesný postup vo vzťahu k aplikácii § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorým bol prebratý čl. 4 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 15/zv. 5; Ú. v. ES L 327, 22.12.2000) v platnom znení. Každú novú trvalo udržateľnú rozvojovú činnosť človeka, ktorá môže mať vplyv na útvary povrchových vôd alebo podzemných vôd, treba posúdiť z hľadiska jej vplyvu na dosiahnutie environmentálnych cieľov. Posúdenie týchto nových činností človeka podľa §16 ods. 6 písm. b) vodného zákona je nevyhnutnou podmienkou pre povoloacie konanie, pred rozhodnutím o umiestnení stavby. Ten, kto plánuje realizovať navrhovanú činnosť je povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či je potrebné splniť podmienky podľa § 16 ods. 6 písm. b) a následne platí postup podľa § 16a návrhu zákona. Dvojfázová koncepcia vychádza z požiadaviek smernice o vodách v platnom znení. Postup ustanovený v návrhu zákona je predpokladom pre úspešné čerpanie NFP z OP KŽP na roky 2014 až 2020, resp. pre úspešné splnenie základných podmienok/kritérií pre schválenie NFP pre projekty iných rezortov.
6.	Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámцovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámцovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implement)	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane oblasti štátnej vodnej správy, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, ktoré sú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Novelou zákona č. 364/2002 (novela č. 51/2018) sa ustanovuje procesný postup vo vzťahu k aplikácii § 16 ods. 6 písm. b)

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	acia-smernic-eu/).	vodného zákona, ktorým bol prebratý čl. 4 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 15/zv. 5; Ú. v. ES L 327, 22.12.2000) v platnom znení. Každú novú trvalo udržateľnú rozvojovú činnosť človeka, ktorá môže mať vplyv na útvary povrchových vôd alebo podzemných vôd, treba posúdiť z hľadiska jej vplyvu na dosiahnutie environmentálnych cieľov. Posúdenie týchto nových činností človeka podľa §16 ods. 6 písm. b) vodného zákona je nevyhnutnou podmienkou pre povolenie konanie, pred rozhodnutím o umiestnení stavby. Ten, kto plánuje realizovať navrhovanú činnosť je povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či je potrebné splniť podmienky podľa § 16 ods. 6 písm. b) a následne platiť postup podľa § 16a návrhu zákona. Dvojfázová koncepcia vychádza z požiadaviek smernice o vodách v platnom znení. Postup ustanovený v návrhu zákona je predpokladom pre úspešné čerpanie NFP z OP KŽP na roky 2014 až 2020, resp. pre úspešné splnenie základných podmienok/kritérií pre schválenie NFP pre projekty iných rezortov.
7.	Žiadame definovať najbližšiu existujúci obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.	Vzhľadom na rozsah a charakter stavby predmetná modernizácia žel. trate ovplyvní obyvateľstvo predovšetkým dotknutých obcí Lipt. Porúbka, Lipt. Hrádok, Podtureň, Lipt. Ján, Uhorská Ves, Záv. Poruba, Lipt. Mikuláš a Galovany. Z hľadiska trasovania prechádza modernizovaná žel. trať priamo zastavanými územiami viacerých obcí a miest a preto je problematické určenie najbližšej obytnej budovy. Projektová dokumentácia je predkladaná Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva, ktorý je kompetentný posúdiť splnenie hygienických limitov vrátane svetlotechnických, akustických a rozptylových. Modernizácia žel. trate predstavuje líniovú stavbu, ktorá rieši vybudovanie/zlepšenie existujúcej technickej infraštruktúry. Bude elektrifikovaná, eliminácia úrovňových priecostí zároveň zníži emisie výfukových plynov áut, ktoré v súčasnosti čakajú pri prejazde vlaku na priecisti. Hluková štúdia bola pre stavbu spracovaná v rokoch 2007 a 2008. Aktualizovaná hluková štúdia bude spracovaná a predložená v rámci dokumentácie Správa o hodnotení a bude riešiť akustické vplyvy navrhovanej činnosti na okolitú zástavbu.
8.	Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.	Stavba modernizácie žel. trate je líniovou stavbou. Jej výškové vedenie nie je možné prispôbovať okolitej zástavbe, nakoľko technické požiadavky nedovoľujú prudké stúpanie a klesanie železničnej trate a svojou povahou je v území a špecifická. Modernizovaná železničná trať je v súlade s územným plánom vyššieho územného celku.
9.	Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.	Súčasťou projektu modernizácie žel. trate sú aj vegetačné úpravy, ktoré riešia výsadbu zelene vrátane výsadby drevín na násypoch žel. telesa, na svahoch zárubných múrov a na ďalších stavbou dotknutých plochách. Náhradná výsadba, resp. finančná náhrada bude riešená v zmysle projektu a rozhodnutia orgánu kompetentného na udelenie súhlasu na výrub drevín. Orgán ochrany prírody uloží v zmysle § 48 ods. 1) zákona č. 543/2002 Z. z. žiadateľovi v súhlase na výrub drevín primeranú náhradnú výsadbu. Ak žiadateľ nie je vlastníkom pozemku, na ktorom sa náhradná drevina vysadila, môže mu orgán ochrany prírody uložiť i starostlivosť o ňu, najviac však na dobu troch rokov. Ak nemožno uložiť náhradnú výsadbu, orgán ochrany prírody uloží finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty dreviny.

Por.č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
10.	Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnutie navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: < http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-vmestach > http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach . Vo všeobecnosti odporúčame realizáciu tzv. dažďových záhrad.	V rámci projektu boli zapracované opatrenia, ktoré boli pre stavbu relevantné, napríklad vody sú v maximálnej možnej miere odvádzané do vsaku pomocou návrhu vsakovacích systémov, svahy násypov budú zatravnené, navrhnutá je výsadba stromov a krov a pod.
11.	Statiku stavby žiadame overiť nezávislým oponentským posudkom.	Uvedená požiadavka nemá oporu v zákone. Za statický posudok zodpovedá autor posudku, ktorým je v tomto prípade autorizovaný projektant – statik.
12.	Žiadame variantné riešenie okrem nulového variantu ešte aspoň v dvoch alternatívnych variantoch, tak aby sa naplnil účel zákona podľa §2 písm. c zákona EIA č.24/2006 Z.z. „objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom“.	Pre navrhovanú činnosť bolo príslušným orgánom OU Lipt. Mikuláš upustenie od variantného riešenia listom č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.7.2018. Dôvodmi pre upustenie od variantného riešenia sú predovšetkým dlhoročný vývoj projektu, v rámci ktorého boli vykonané - zisťovacie konanie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. ukončené rozhodnutím OUŽP v LM č. A/2006/01997-019-LV zo dňa 20.12.2006 pre trasovanie železnice v pôvodnom telese, - zisťovacie konanie ukončené rozhodnutím OUŽP LM č. A/2007/01937-007-LV zo dňa 21.12.2007 pre navrhované preloženie trate, - potvrdenie navrhovaného trasovania závermi spracovaných Štúdií realizovateľnosti (2007 a 2015) - splnenie zákonných podmienok a realizácia projektových prác na ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, - vydanie územného rozhodnutia mestom LM č. ÚRaSP 2008/05770-TA zo dňa 31.12.2008. Navrhovaná činnosť je tak posudzovaná v dvoch variantoch, vo variante nulovom (ak by sa činnosť nere realizovala) a vo variante realizačnom (modernizácia žel. trate).
13.	Výhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.	Inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum je predmetom riešenia ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Podkladom pre predmetné posúdenie vplyvu na životné prostredie bolo geologické zhodnotenie územia, ktorého predmetom bolo vyhodnotenie geologických, inžiniersko - geologických a hydrogeologických pomerov ako aj vplyv na zložky horninového prostredia a opatrenia na elimináciu nepriaznivých vplyvov (CADECO, 2016).
14.	Žiadame doložiť hydraulický výpočet prietokových množstiev ORL, dažďovej a odpadovej kanalizácie a ostatných vodných stavieb.	Podrobné technické riešenie vrátane výpočtu prietokov dažďových vôd a návrh ORL sú súčasťou projektovej dokumentácie k navrhovanej činnosti. Projektová dokumentácia je prerokovaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy, ktoré k nej zaujímajú závažné stanoviská, a ktorých úlohou je chrániť verejné záujmy z hľadiska osobitých predpisov.
15.	Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolí	Navrhovaná činnosť je z hľadiska smerového vedenia žel. trate v súlade s územným plánom VÚC Žilinského samosprávneho kraja v zmysle Zmien a doplnkov č. 4 podľa regulatívov 5.2 a 5.4

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy, ktoré sa týkajú technických riešení, ale rovnako aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.	(03/2011). Pred realizáciou navrhovanej činnosti a všetkých súvisiacich stavebných objektov bude potrebné zabezpečiť súlad všetkých objektov s aktuálne platnými územnoplánovacími dokumentáciami dotknutých obcí. Pre navrhovanú činnosť je vydané mestom Liptovský Mikuláš právoplatné územné rozhodnutie. Predmetom územného konania je posúdenie súladu projektu s územnoplánovacou dokumentáciou.
16.	Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o odpadoch č.79/2015 Z.z. Zhrnutie povinností vyplývajúce zo zákona o odpadoch je napr. tu: < https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikateľa > https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikateľa .	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami vrátane oblasti odpadového hospodárstva. Dokumentácia je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov odpadového hospodárstva, ktorých stanoviská budú záväzné pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
17.	Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber: - komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou, - kovov označeného červenou farbou - papiera označeného modrou farbou - skla označeného zelenou farbou - plastov označeného žltou farbou - * bio-odpadu označeného hnedého farbou (v súvislosti so stanicami a ich zázemím)	Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia technickej infraštruktúry dotknutej železničnej trate. Užívateľ budov je povinný pri zbere odpadov postupovať v zmysle platných VZN dotknutých miest a obcí a ostatných všeobecne platných právnych predpisov v oblasti odpadového hospodárstva.
18.	Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; sú vhodné na mnohé aplikácie ako napr. spevnené plochy, povrchy plochých striech a majú mnohé pozitívne ekologické, environmentálne a klimatické funkcie.	Požiadavka bude v maximálnej možnej miere rešpektovaná.
19.	Žiadame zapracovať záväzné opatrenia Programu odpadového hospodárstva SR (< http://www.minzp.sk/files/sekcia-enviromentalneho-hodnotenia-riadenia/odpad-y-a-obaly/registre-a-zoznamy/poh-sr-2016-2020_vestnik.pdf > http://www.minzp.sk/files/sekcia-enviromentalneho-hodnotenia-riadenia/odpady-a-obaly/registre-a-zoznamy/poh-sr-2016-2020_vestnik.pdf) do zámeru a v ňom navrhovaných opatrení.	Kompetentný orgán pre oblasť odpadového hospodárstva (Okresný úrad, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Úsek štátnej správy odpadového hospodárstva a závažných priemyselných havárií) bude dotknutým orgánom v povoľovacom konaní a jeho stanovisko bude záväzné pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
20.	Žiadame spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií	Potrebné havarijné plány pre prevádzku železničných tratí budú spracované a v prípade potreby aplikované.
21.	Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú	Budovanie a formovanie verejného priestoru je v kompetencii dotknutých miest a obcí, ktoré majú v priebehu povoľovacieho konania možnosť svojimi stanoviskami projekt ovplyvňovať. Uvedená stavba bude financovaná z prostriedkov Európskej únie a tieto financie sú viazané na modernizáciu technickej infraštruktúry železničnej trate. Realizácie objektov takejto povahy by v prípade financovania modernizácie žel. trate bola považovaná za neoprávnený náklad.

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo. Žiadame formu graffiti, ktoré dá priestor modernému umeniu mladých a zároveň v budúcnosti pôsobí preventívne voči vandalizmu.	
22.	Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z.	Navrhovaná činnosť si vyžiada záber poľnohospodárskej pôdy. Dotknuté poľnohospodárske pozemky budú podliehať konaniu o odňatí poľnohospodárskej pôdy v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z.
23.	Žiadame overiť bonitu zaberaných poľnohospodárskych pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosti takeého záberu.	V rámci projektovej dokumentácie bol spracovaný Pedologický prieskum (VÚPOP, 2010), ktorý identifikoval typy poľnohospodárskych pôd zasiahnutých stavbou vrátane ich bonity. Závery boli uvedené v Zámere vrátane mapového zobrazenia.
24.	Žiadame overiť, že predložený zámer nie je situovaný na ornej pôde najvyššej kvality príslušného katastrálneho územia.	V rámci projektovej dokumentácie bol spracovaný Pedologický prieskum (VÚPOP, 2010), ktorý identifikoval typy poľnohospodárskych pôd zasiahnutých stavbou vrátane ich bonity. Navrhovaná žel. trať prechádza poľnohospodárskymi pôdami 5. – 9. triedy kvality, t.j. pôdami strednej až nízkej kvality.

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Budovanie parkovacích miest a komunikácií je potrebné navrhnuť v súlade s príslušnými normami STN technickými predpismi; v maximálnej možnej miere používať materiály zo zhodnotených odpadov s retenčnou funkcionalitou.	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Požiadavka na zvýšenie retencie je relevantná, navrhovateľ v Správe o hodnotení navrhne opatrenia na zvýšenie retencie.
2.	Na všetkých parkovacích plochách na teréne realizovať výsadbu vzrastlých drevín s veľkou korunou v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státi.	Uvedenú požiadavku navrhovateľ akceptuje. Návrh výsadby stromov na parkovisku môže viesť k miernemu zníženiu počtu parkovacích miest.
3.	Vypracovať samostatný projekt začlenenia stavby do biodiverzity územia sadovníckymi úpravami v podobe nových zelených plôch, ktoré zároveň prispievajú k zvýšeniu ekologickej stability územia a ktoré budú mať charakter lokálneho parčíku vhodného pre daný typ územia a infiltračnú funkcionalitu. Súčasťou tohto projektu bude aj zapracovanie opatrení Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy schválených uznesením vlády SR č. 148/2014 (https://www.minzp.sk/files/oblasti/politikazmeny-klimy/nas-sr-2014.pdf) https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmeny-klimy/nas-sr-2014.pdf) tak, že budú obsahovať mix mitigačných opatrení podľa odporúčaní MŽP SR na jeho stránke https://www.protisuchu.sk/#section-features .	Súčasťou projektu modernizácie žel. trate sú vegetačné úpravy, ktoré riešia výsadbu zelene vrátane výsadby drevín na násypoch žel. telesa, na svahoch zárubných múrov a na ďalších stavbou dotknutých plochách. Účelom zatravnenia a výsadby krovín je najmä zvýšenie stability násypov a svahov a zabránenie vodnej a veternej erózie. Nezanedbateľná je však aj estetická funkcia založenia zelene a podpora vizuálneho splynutia technického diela s okolitou krajinou. Súčasne dôjde k lokálnej eliminácii prašnosti a k zlepšeniu mikroklimatických podmienok.
4.	Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (http://nwrn.eu/guidesk/files/assets/basic-	Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Dokumentácia je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov odpadového hospodárstva, ktorých stanoviská budú záväzné pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. V prípade, že bolo možné aplikovať odvádzanie vôd vsakom, bol tento spôsob uprednostnený pred odtokom. Tento princíp bol

Por.č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
	<i>html/index.html#2).</i>	<i>uplatnený naprieč celým projektom.</i>
5.	<i>Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby.</i>	<i>Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany zelene.</i>
6.	<i>Dbáť o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.</i>	<i>Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd. Počas výstavby budú možné riziká minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržaním pracovnej disciplíny. Pre prevádzku žel. trate budú spracované potrebné havarijné plány, ktoré budú v prípade potreby aplikované.</i>
7.	<i>V prípade, že vody z povrchového odtoku (dažďové vody) z parkovísk budú odvádzané do verejnej kanalizácie alebo sústredene vsakovacím objektom (vsakovacou šachtou, vsakovacím vrtom) do podzemných vôd, je potrebné tieto vody prečistiť v odlučovači ropných látok.</i>	<i>Požiadavka bude zapracovaná do projektovej dokumentácie.</i>
8.	<i>Výpracovať projekt zapracovania opatrení Programu odpadového hospodárstva SR ako aj zákona o odpadoch (https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpa/povinnostipodnikatela https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpa/povinnosti-podnikatela).</i>	<i>Súčasťou projektovej dokumentácie je Projekt nakladania s odpadmi počas výstavby navrhovanej činnosti. Projektová dokumentácia je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov odpadového hospodárstva, ktorých stanoviská budú záväzné pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.</i>
9.	<i>Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámcovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámcovej smernice vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/). Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov). Uvedené náležitosti žiadame adekvátne uviesť v dokumentácii pre územné aj stavebné rozhodnutie.</i>	<i>Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Projektová dokumentácia je spracovávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Je prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane oblasti štátnej vodnej správy, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, ktoré sú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Novelou zákona č. 364/2002 (novela č. 51/2018) sa ustanovuje procesný postup vo vzťahu k aplikácii § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorým bol prebratý čl. 4 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 15/zv. 5; Ú. v. ES L 327, 22.12.2000) v platnom znení. Každú novú trvalo udržateľnú rozvojovú činnosť človeka, ktorá môže mať vplyv na útvary povrchových vôd alebo podzemných vôd, treba posúdiť z hľadiska jej vplyvu na dosiahnutie environmentálnych cieľov. Posúdenie týchto nových činností človeka podľa §16 ods. 6 písm. b) vodného zákona je nevyhnutnou podmienkou pre povoľovacie konanie, pred rozhodnutím o umiestnení stavby. Ten, kto plánuje realizovať navrhovanú činnosť je povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či je potrebné splniť podmienky podľa § 16 ods. 6 písm. b) a následne platí postup podľa § 16a návrhu zákona. Dvojfázová koncepcia vychádza z požiadaviek smernice o vodách v platnom znení. Postup ustanovený v návrhu zákona je predpokladom pre úspešné čerpanie NFP z OP KŽP na roky 2014 až 2020, resp. pre úspešné splnenie základných podmienok/kritérií pre schválenie NFP pre projekty iných rezortov.</i>
10.	<i>Žiadame preukázať splnenie záujmov ochrany vôd predložením rozhodnutia podľa §16a Vodného zákona.</i>	<i>Detto ako v bode vyššie.</i>
11.	<i>Hydraulickým výpočtom preukázať</i>	<i>Podrobné technické riešenie vrátane výpočtu prietokov</i>

Por.č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	dostatočnú kapacitu a účinnosť ORL, kanalizácie a ostatných vodných stavieb.	dažďových vôd a návrh ORL sú súčasťou projektovej dokumentácie k navrhovanej činnosti. Projektová dokumentácia je prerokovaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy, ktoré k nej zaujímajú záväzné stanoviská, a ktorých úlohou je chrániť verejné záujmy z hľadiska osobitých predpisov.
12.	Realizáciou zámeru nenarušiť existujúce odtokové pomery v území.	Realizáciou navrhovanej činnosti môže dôjsť k zmene odtokových pomerov, nakoľko sa jedná o technicky náročné stavby vrátane tunelového úseku.

Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor starostlivosti o životné prostredie – úsek štátnej vodnej správy (list č. 2018/008418-002/Ks zo dňa 8.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Úsek navrhovanej modernizovanej železničnej trate „Žilina – Košice, úsek Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. Etapa“, v predloženej zámere zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov s ID číslom 84 a 85 v k. ú. Liptovská Porúbka (nžkm 239,850 – 241,400), ktoré slúži na ochranu vodárenského zdroja (vodných zdrojov Kamenistá a Liptovská Porúbka – Kráľova Lehota), z ktorých je zásobované pitnou vodou obyvateľstvo v mestách Liptovský Hrádok a Liptovský Mikuláš – Podbreziny. Železničná trať prechádza týmto pásmom v dĺžke cca 1 300 m. Nakoľko sa nedá zaručiť, že výstavbou a prevádzkou trate nedôjde k znehodnoteniu kvality a kvantity vodárenských zdrojov, je v takom prípade nutné riešiť náhradu týchto zdrojov v požadovanej kapacite a kvalite existujúceho zdroja. Z hľadiska vodohospodárskeho nie je v zámere v kapitole IV. „Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a možnostiach opatrení na ich zmiernenie“ zmonitorovaná možnosť zníženia výdatnosti a kvality vodných zdrojov vplyvom výstavby a prevádzky, žiadame aby sa spracovateľ PD pre územné rozhodnutie s touto skutočnosťou zaoberal.	Pre ochranu vodných zdrojov bude zabezpečená nepriepustnosť zemnej pláne pomocou geosyntetickej georochože a zachytávanie dažďovej vody a jej odvedenie mimo tohto pásma trativodným systémom s inštalovaným odlučovačom ropných látok. V pásme II. stupňa ochrany vodárenských zdrojov je trať situovaná na pôvodnom telese, preto sa nepredpokladá znehodnotenie kvality a kvantity vodárenských zdrojov. Zemné práce sú v predmetnom území minimalizované a týkajú sa najmä železničného zvršku. V prípade, ak vplyvom výstavby, alebo prevádzky dôjde k zmene kvalitatívnych alebo kvantitatívnych vlastností vodných zdrojov, bude zabezpečená adekvátna náhrada.
2.	Navrhovaná činnosť si vyžiada rekonštrukciu jestvujúcich mostných objektov ponad vodné toky, resp. vybudovanie nových mostných objektov, premosťujúcich vodné toky z dôvodu preloženia trate. Nevyhnutná bude tiež preložka dvoch vodných tokov a dvoch melioračných kanálov. V prípade realizácie stavieb vo vodách, na pobrežných pozemkoch a v inundačnom území je podľa § 26 ods. 1. Písm. a) vodného zákona potrebné požiadať o súhlas orgánu štátnej vodnej správy.	Pred realizáciou navrhovanej činnosti bude požiadané o potrebné povolenia v zmysle platných právnych predpisov vrátane súvisiacich povolení a súhlasov vyplývajúcich z ustanovení § 26 ods. 1 a § 27 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z.

Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého (list zo dňa 9.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Absencia protihlukových opatrení v úseku Žst. LM a LM-Paludza.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008.

Por. č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
	Žiadame doplniť zámer o protihlukové opatrenia v uvedenom úseku prekládky železnice z dôvodu zmiernenia dopadu negatívnych hlukových vplyvov.	V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci predmetného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.
2.	V zámere sa nachádza stavebný objekt Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05)... Žiadame o vypustenie stavebného objektu Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ul. Belopotockého (SO 410-38-05), traťový úsek ŽST Liptovský Mikuláš, nžkm 251,350 – 253,452 so zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. Etapa podaného 25.7.2018 na Okresný úrad životného prostredia v LM. Keďže nemáme prístup k projektovej dokumentácii, z obsahu zámeru nie je zrejmé čo je prístupová komunikácia z ul. Belopotockého.	Predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie žel. trate. Náhradou je prepojenie navrhovanej žel. stanice na komunikáciu II/584 cez lokalitu Kamenné pole, komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

Ing. Andrej Ohrad'an, Mgr. Art. Eva Ohrad'anová, ArtD. (list zo dňa 9.8.2018)

Por. č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Absencia protihlukových opatrení v úseku Žst. LM a LM-Paludza. Žiadame doplniť zámer o protihlukové opatrenia v uvedenom úseku prekládky železnice z dôvodu zmiernenia dopadu negatívnych hlukových vplyvov.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia, ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.
2.	V zámere sa nachádza stavebný objekt žel.stanica Lipt.Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05). Žiadame o vypustenie stav. objektu žel.stanica Lipt.Mikuláš, prístupová komunikácia z ul. Belopotockého (SO 410-38-05), traťový úsek ŽST Lipt.Mikuláš, nžkm 251,350 – 253,452 zo zámeru. Máme totiž dôvodné obavy, že jeho ponechanie v zámere by umožňovalo výstavbu mosta v predĺžení z ulice Belopotockého.	Predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie žel. trate. Náhradou je prepojenie navrhovanej žel. stanice na komunikáciu II/584 cez lokalitu Kamenné pole, komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

MDV SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu (list č. 22774/2018/ÚVHR/63122 zo dňa 15.8.2018)

Por. č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Žiadame, aby predložený zámer „Modernizácia	Navrhnuté protihlukové opatrenia vychádzajú zo záverov

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ bol doplnený o aktuálnu hlukovú štúdiu, ktorá bude obsahovať vyhodnotenie hlukovej situácie s predikciou hluku po realizácii navrhovanej činnosti a komplexný návrh účinných opatrení, ktoré zabezpečia, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia hluku bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc ustanovené vo vyhláske MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky č. 237/2009 Z. z. V súlade so zákonom č. 355/2007 Z. z. žiadame, aby požadovaná Hluková štúdia bola spracovaná akreditovaným subjektom.	spracovanej hlukovej štúdie pre navrhovanú činnosť z r. 2007 a 2008. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude potrebné hlukovú štúdiu aktualizovať. V rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie bude spracovaná aktualizovaná hluková štúdia, ktorá bude prílohou Správy o hodnotení a bude spracované tiež hodnotenie dopadov na zdravie obyvateľstva (tzv. HIA).

Ing. Milan Skerl, Mgr. Ingrid Skerlová (list prijatý dňa 13.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Dolupodpísaní manželia novostavby rodinného domu – Antona Droppu 1053/18, Lipt. Mikuláš v časti Palúdzka, Vás chceme požiadať o zahrnutie výstavby protihlukovej bariéry pri posudzovaní vplyvov prekládky železnice na južnú stranu mesta. Jedná sa o úsek dlhý cca 800m od diaľničného mosta na D1 Lipt. Mikuláš – Ružomberok, (kde sa križuje D1 s cestou E18) smerom na západ pozdĺž diaľnice – viď prílohy.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.

Ladislav Mlynarčík (list prijatý dňa 19.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Absencia protihlukových opatrení v úseku LM-Palúdzka. Žiadam doplniť zámer o protihlukové opatrenia v uvedenom úseku prekládky železnice z dôvodu zmiernenia dopadu negatívnych hlukových vplyvov.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.
2.	V zámere sa nachádza stavebný objekt Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05). Žiadam o vypustenie stavebného objektu Žst. Liptovský Mikuláš, prístupová komunikácia z ulice Belopotockého (SO 410-38-05), traťový úsek ŽST	Predĺženie ulice Belopotockého mostom cez Váh nie je súčasťou projektu modernizácie žel. trate. Náhradou je prepojenie navrhovanej žel. stanice na komunikáciu II/584 cez lokalitu Kamenné pole, komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	Liptovský Mikuláš, nžkm 251,350 – 253,452 zo zámeru Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa podaného 25.7.2018 na Okresný úrad životného prostredia v LM. Keďže nemáme prístup k projektovej dokumentácii, z obsahu zámeru nie je zrejmé čo je prístupová komunikácia z ul. Belopotockého.	
3.	Taktiež žiadam o zverejnenie hlukovej štúdie, jej presné znenie o ktorú sa zámer opiera.	Hluková štúdia bola spracovaná pre potreby procesu EIA a pre vydanie územného rozhodnutia v rokoch 2007 a 2008. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia, ktorá bude prílohou Správy o hodnotení.

Ing. Dušan Brdečka (list zo dňa 20.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Vzhľadom na výškový profil cesty a absenciu prirodzených prekážok na tlmenie hluku žiadame umiestnenie protihlukových zábran na cestu do obchodného centra od autobusovej stanice.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia, ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti
2.	Pretože „Spevnená plocha – Autobusová stanica“ je súčasťou projektu financovaného z prostriedkov EÚ požadujeme doplniť do zámeru vedenie nových trás liniek autobusovej dopravy včítane zastávok s posúdením dopadu na zvýšenie hlučnosti a otrasov v obývaných častiach.	Súčasťou projektu je stavebný objekt, ktorý rieši spevnené plochy a prístupové komunikácie pri Žst. Liptovský Mikuláš. Uvedená plocha bude v procese výstavby využitá pre potreby staveniska. V prípade, že uvedené pozemky budú po výstavbe uvoľnené a nebudú pre investora potrebné, budú predmetom prevodu majetku v zmysle právnych predpisov a bude ich možné využiť napríklad na prevádzku autobusovej stanice. Ďalšie využitie pozemku nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Predmetom navrhovanej činnosti nie je preložka autobusovej stanice. Tá bude ponechaná v súčasnej polohe. Nové trasy autobusových liniek obsluhujúce železničnú stanicu nie sú v kompetencii navrhovateľa.
3.	Kumuláciou dopravných účinkov stavieb uvedených v zámere pravdepodobne ihneď po dokončení projektu vznikne tlak na budovanie mosta na Belopotockého ulicu. Dopady tejto kumulácie nie sú v zámere uvedené. Ako možné riziko to požadujeme uviesť v zámere, súčasne s dopadom na životné prostredie a bezpečnosť na Belopotockého ulici.	Umiestnenie žel. stanice je v súlade s územným plánom mesta Liptovský Mikuláš. Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Tento most bol však zdrojom napätia a protesty proti nemu viedli k spísaniu petície. Na základe pokynu nadriadeného orgánu bol most z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584. Napojenie žel. stanice je tak v navrhovanom projekte

		zabezpečené cez most na Vrlikovej ulici a cestu II/584. Potrebu budovania mosta na Belopotockého ulici však môže v budúcnosti vyvolať nová výstavba obytných a iných objektov v území, ktorá nie je predmetom modernizácie žel. trate. Predmetná činnosť nevyklučuje stavbu mosta ponad Váh v pokračovaní na Belopotockého ulici v budúcnosti.
4.	V zámere nie sú špecifikované prístupové cesty na dopravu materiálu počas výstavby a ich vplyv na životné prostredie je špecifikovaný len všeobecne. Požadujeme konkrétne vyšpecifikovať tieto cesty s uvedením dopadu na životné prostredie. Taktiež požadujeme vyšpecifikovať miesta výstavby s možným ovplyvnením statiky blízkej zástavby, zvýšenou prašnosťou, zvýšenou intenzitou dopravy, zmenou organizácie dopravy a nárastom hlukovej záťaže, predpokladaným časom tejto činnosti a prijať účinné opatrenia na zníženie dopadu na obyvateľstvo. Požadujeme zakázať vykonávanie týchto činností počas nedelí a sviatkov.	Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti je súčasťou projektovej dokumentácie. Projekt bude riešiť priestor staveniska, plochy pre zariadenie staveniska a prístupové trasy, navrhnutý postup realizácie stavby a stanovená základná predstava o dĺžke výstavby. POV nie je záväzný, ide o návrh, ktorý môže dodávateľ stavby prispôbiť podľa svojich potrieb, použitých technológií na výstavbu a aktuálnej situácie. POV bude predmetom stupňa stavebného povolenia a následne bude spresnený zhotoviteľom stavby v realizačnej dokumentácii. POV bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu. Navrhujeme uvedenú požiadavku pre zhotoviteľa zapracovať do podmienok záverečného stanoviska, ktoré bude záväzné pre ďalšie povolenie konanie.
5.	Požadujeme bezodkladne informovať účastníkov konania v prípade zásadných zmien zámeru (napr. doplnenie Ďalších stavieb nesúvisiacich so železničnou prevádzkou) a vykonať posúdenie vplyvu týchto zmien na životné prostredie.	Príprava, výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti bude prebiehať v súlade s platnými právnymi predpismi. V zmysle § 18 ods. 2 písm. d) zákona o posudzovaní č. 24/2006 Z. z. je zmena navrhovanej činnosti, ktorá môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie (ak ide o činnosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie) predmetom zisťovacieho konania.
6.	Požadujeme posúdenie zámeru podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v úplnom znení predovšetkým z dôvodov uvedených v bodoch 2,3,4 a neuvedenie ďalšieho (nenulového) variantu navrhovanej činnosti.	Pre navrhovanú činnosť bolo príslušným orgánom OU Lipt. Mikuláš upustené od variantného riešenia listom č. OU-LM-OSZP-2018/07723-002-Pa zo dňa 12.7.2018. Dôvodmi pre upustenie od variantného riešenia sú predovšetkým dlhoročný vývoj projektu, v rámci ktorého boli splnené zákonné podmienky prípravy projektu: boli vykonané zisťovacie konania v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. (ukončené rozhodnutím OUŽP v LM č. A/2006/01997-019-LV zo dňa 20.12.2006 resp. rozhodnutím OUŽP LM č. A/2007/01937-007-LV zo dňa 21.12.2007), bolo potvrdené navrhované trasovanie Štúdiami realizovateľnosti (2007 a 2015) a bola vykonaná realizácia projektových prác na ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pre stavbu bolo vydané územné rozhodnutie mestom LM č. ÚRaSP 2008/05770-TA zo dňa 31.12.2008. Navrhovaná činnosť je tak posudzovaná v dvoch variantoch, vo variante nulovom (ak by sa činnosť nerealizovala) a vo variante realizačnom (modernizácia žel. trate).

Ing. Dušan Brdečka (list zo dňa 20.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Ako je uvedené v zámere, umiestnením železnice súběžne s diaľnicou vznikajú medzi týmito dvoma liniovými stavbami vo vlastníctve štátu rozdrobené kúsky polí s malo výmerou prevažne vo vlastníctve fyzických osôb, ku ktorým je veľmi sťažený alebo nemožný prístup na obhospodarovanie alebo iné využitie. Rovnaká situácia vzniká aj v súvislosti s niektorými ďalšími stavebnými objektmi uvedenými v zámere. Tieto neobhospodarované plochy predstavujú vysoké riziko ako zdroj šírenia	Trvalé zábery pozemkov boli minimalizované. Navrhovateľ je pri majetkoprávnom vysporiadaní viazaný rozhodnutím príslušných orgánov, ktorý rozhoduje aj o výkupe pozemkov nad rámec trvalého záberu

	invazívnych a alergénnych rastlín. Požadujeme preto, aby investor vytipoval tieto plochy a ponúkol ich odkúpenie za trhovú cenu v danom katastri, prípadne bol povinný ich odkúpiť na žiadosť vlastníka. Zabezpečí sa tým udržiavanie týchto plôch v súlade so zákonom.	
2.	Značná časť stavby sa nachádza v ochrannom pásme NAPANT-u. Pre možné kolízie so zverov je diaľnice chránená v celej dĺžke oplotením. Prechodom cez nechránenú železniciu sa zver dostane k oploteniu diaľnice a je stresovaná. Je potrebné zabezpečiť, aby k tomuto stresu nemohlo dôjsť.	Navrhovateľ vyvolá rokovanie s národnou diaľničnou spoločnosťou, MDV SR a štátnou ochranou prírody a na základe výsledku rokovaní a vznesených požiadaviek dôjde k úprave oplotenia tak, aby bola zabezpečená dostatočná ochrana migrujúcej zveri a bezpečnosť dopravných koridorov.

Obec Uhorská Ves (list č. OcÚUV-155/2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Obec Uhorská Ves tak ako v predchádzajúcich zámeroch žiada aby odklonený tok potoka Štiavnica v katastri obce Liptovský Ján smeroval súbežne s traťou do pôvodného koryta pretekajúceho celou obcou Uhorská Ves, nakoľko uvedený potok je vedený ako chovný potok.	Požiadavka je v projekte zapracovaná.

ŠOP SR S-NAPANT (list č. NAPANT/179-003/2018 zo dňa 20.8.2018)

Správa NAPANT sa v predmetnej veci vyjadrovala listom č.j. NAPANT/179-001/2018 ako k žiadosti o vyjadrenie k PD pre stavebné povolenie súhlasne s podmienkami. K predloženému zámeru požadujeme pokračovať v procese posudzovania správou o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov a to najmä z dôvodu komplexného a detailného stanovenia zmierňujúcich vplyvov (počas výstavby ako aj počas prevádzky) navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Uvedené podmienky definované v stanovisku NAPANT/179-001/2018 predstavujú základ špecifických podmienok rozsahu hodnotenia, ktoré Správa NAPANT podrobnejšie zadefinuje v príslušnom konaní.

Mesto Liptovský Mikuláš (list č. MsÚ/UHA/2018/6902-02-Bc zo dňa 15.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	V predloženom zámere navrhovanej činnosti chýba jasná definícia cestnej infraštruktúry v súlade s jej dopravným významom a funkciou v zmysle platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, je potrebné doplniť dopravný súvis navrhovanej komunikácie, nad rámec vydaného územného rozhodnutia stavby, zo železničnej stanice Liptovský Mikuláš - OC TESCO s dopravnou obsluhou železničnej stanice. Z hľadiska rozvoja predmetného územia je komunikácia pripojená na už v súčasnosti saturovanú križovatku na privádzači cesty II/584 a v súvislosti s plánovaným rozvojom zóny Kamenného poľa bude kapacitne nevyhovujúca a nenahradí pôvodné premostenie na Ul. Belopotockého.	Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Tento most bol však zdrojom napätia a protesty proti nemu viedli k spisaniu petície. Na základe pokynu nadriadeného orgánu bol most z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584. Komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.
2.	Komunikácia z južnej strany diaľnice D1 je v územnom pláne mesta LM navrhovaná ako Bl(I/18) MZ 14/50 a je hlavnou dopravnou tepnou, spájajúcou priemyselné prevádzky v Liptovskom Mikuláši, nachádzajúce sa na ľavom brehu Váhu a na východnom okraji so železničnou stanicou a diaľnicou D1. Plánované je tiež premostenie do	Požadovaná obslužná komunikácia je súčasťou projektovej prípravy a posudzovania vplyvov na životné prostredie. Jej potreba však nemá súvis s modernizáciou železničnej infraštruktúry, nie je považovaná za vyvolanú investíciu modernizácie žel. trate, a preto bude potrebné hľadať iné zabezpečenie financovania.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	priemyselného areálu dna druhom brehu Váhu. Nové cestné prepojenie zabezpečí tiež prepojenie ciest III/2337 a III/2333. Toto prepojenie bude náhradou za pôvodne plánovaný diaľničný privádzač do priemyselného parku a novú diaľničnú križovatku v katastri obce Závažná Poruba. Vybudovanie novej obslužnej komunikácie, prepájajúcej priemyselný park v Liptovskom Mikuláši s novou ZST Liptovský Mikuláš je pre mesto nevyhnutné. Napojenie priemyselnej zóny na diaľnicu D1 po navrhovanej obslužnej komunikácii v smere ZST Lipt Mikuláš -priemyselná zóna po 250,0 km je nutné považovať za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate. Táto komunikácia je nevyhnutná pre napojenie priemyselnej zóny mesta novým mostom cez Váh v súlade s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš.	
3.	Je nevyhnutné zabezpečiť finančné prostriedky z iných zdrojov, na „súvisiace objekty“, uvádzané v zámere, nakoľko navrhovaná činnosť v zámere bola rozdelená z hľadiska financovania. Zdôrazňujeme, že ich výstavba je nevyhnutná pre smerovanie tranzitnej dopravy mimo centra mesta. Bez realizácie týchto investícií, dôjde ku kolapsu dopravy v meste Liptovský Mikuláš a nebude možné do budúcnosti odkloniť tranzitnú dopravu z priesahu mestom a odľahčiť súčasnú preťaženosť cestu I/18. Bez realizácie týchto investícií, nebude funkčná ani samotná stanica, keďže nebude zabezpečené napojenie nákladnej dopravy.	Zabezpečenie finančných prostriedkov na realizáciu stavby, alebo jej častí nie je predmetom posudzovania činnosti.
4.	Navrhovaná preložka železničnej trate bude mať významný vplyv na zmenu organizácie autobusovej dopravy v meste Liptovský Mikuláš, zo severného smeru nerieši komunikácia cez Kamenné pole žiadne dopravné napojenie centra mesta a intenzívna dopravná záťaž je smerovaná na Ul. Vrlikovu. Vzhľadom na navýšenie intenzity dopravy na tejto ulici, je potrebné považovať aj rekonštrukciu Ul. Vrlikovej za vyvolanú investíciu preložky železničnej trate, nakoľko predmetná komunikácia nemá dostatočné šírkové usporiadanie pre predpokladaný nárast intenzity dopravy.	Predmetom navrhovanej činnosti nie je preložka autobusovej stanice. Tá bude ponechaná v súčasnej polohe. Nové trasy autobusových liniek obsluhujúce železničnú stanicu nie sú v kompetencii navrhovateľa. Modernizácia žel. trate je riešená v zmysle územného plánu mesta. Dopravné napojenie novej žel. stanice je riešené cez Vrlikovu ulicu a cez cestu II/584. Rekonštrukcia Vrlikovej ulice príp. jej rozšírenie by bolo považované za neoprávnený náklad. Rekonštrukcia Vrlikovej ulice nie je súčasťou posudzovanej činnosti.
5.	Nakoľko zámer neuvažuje s mostom na Ul. Belopotockého, požadujeme nové dopravné posúdenie navrhovaného riešenia, t.j. križovatky komunikácie od OC TESCO s diaľničným privádzačom, Ul. Vrlikovej a komunikácie od ZST Liptovský Mikuláš k OC TESCO.	Pôvodné riešenie v roku 2007 spočívalo v napojení preloženej ŽST cez most na Belopotockého ulici. Tento most bol však zdrojom napätia a protesty proti nemu viedli k spisaniu petície. Na základe pokynu nadriadeného orgánu bol most z projektu vypustený. Pre zabezpečenie dostatočného dopravného napojenia bola ako náhrada za vypustený objekt mosta do projektu doplnená cesta napájajúca žel. stanicu popri Tesco na cestu II/584. Napojenie žel. stanice je v navrhovanom projekte zabezpečené cez most na Vrlikovej ulici a cestu II/584. Uvedené napojenie žel. stanice považujeme za dostatočné.
6.	V projekte stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina-Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš-Poprad Tatry (mimo), 5. etapa“ požadujeme doriešiť komunikácie pre chodcov a cyklistov na Ul. Vrlikovej ako aj v smere do Demänovej. Taktiež pri stanici a pri jej dopravnom napojení absentuje riešenie integrovanej dopravy t.j. priestory pre	Predkladaný projekt je modernizáciou železničnej infraštruktúry, a preto nie je jeho predmetom riešenie komunikácií, ktoré dlhodobo absentujú v predmetnom území. Priestory pre parkovanie bicyklov, či zdieľanie bicyklov budú vyčlenené v priestoroch žel. stanice a budú zapracované do projektovej dokumentácie.

Por. č.	Prípomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	prípadné parkovanie, prenájom, či zdieľanie bicyklov a podobne.	
7.	V súlade so schváleným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš sa v trase jestvujúcej železničnej trate plánuje realizovať "severná obslužná komunikácia s cyklotrasou, prepájajúca východnú časť mesta so západnou až k budúcej -rekreačnej zóne "Liptovská Mara - juh". Na základe uvedeného, požadujeme neodstraňovať železničné mosty ani peší nadchod ponad železničnú trať (budú môcť byť využité pri realizácii tejto dopravnej severnej "auto-cyklotrasy"). Teleso trate vrátane železničných mostov navrhujeme odpredať mestu za 1 euro za účelom vybudovania uvedenej cyklotrasy k vodnej nádrži Liptovská Mara a obslužnej komunikácie s tým, že kontaminovaný zvršok bude odstránený.	Opustené teleso trate a prislúchajúca technická infraštruktúra budú predmetom prevodu majetku v zmysle právnych predpisov a bude ich možné využiť napríklad na vybudovanie plánovanej severnej obslužnej komunikácie a cyklotrasy.
8.	Dôrazne žiadame, aby v pláne organizácie výstavby bola stavebná doprava smerovaná mimo centrum mesta Liptovský Mikuláš, vzhľadom na už v súčasnosti vyťažené miestne komunikácie a UI. Vrlikovu.	Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti je súčasťou projektovej dokumentácie. Projekt bude riešiť priestor staveniska, plochy pre zariadenie staveniska a prístupové trasy, navrhnutý postup realizácie stavby a stanovená základná predstava o dĺžke výstavby. POV nie je záväzný, ide o návrh, ktorý môže dodávateľ stavby prispôbiť podľa svojich potrieb, použitých technológií na výstavbu a aktuálnej situácie. POV bude predmetom stupňa stavebného povolenia a následne bude spresnený zhotoviteľom stavby v realizačnej dokumentácii. POV bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu. Navrhujeme uvedenú požiadavku pre zhotoviteľa zapracovať do podmienok záverečného stanoviska, ktoré bude záväzné pre ďalšie povolenie konanie.
9.	Navrhované funkčné využitie objektov v areáli Poľnohospodárskeho družstva Liptovský Mikuláš je potrebné zosúladiť s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš. Navrhované 3 rodinné domy sa nachádzajú podľa platného územného plánu mesta Liptovský Mikuláš, ktorý bol schválený uznesením mestského zastupiteľstva Liptovský Mikuláš č.115/2010 dňa 16.12.2010 a jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením mesta Liptovský Mikuláš č.7/2010/VZN dňa 16.12.2010 s účinnosťou dňom 1.1.2011 v znení zmien a doplnkov, v urbanistickom bloku „územie výrobo-obslužných areálov“, kde výstavba rodinných domov nie je prípustná.	Umiestnenie náhradnej bytovej výstavby bolo riešené pred prijatím nového územného plánu mesta. Z dôvodu zmeny funkčného využitia územia a časového odstupu pôvodného návrhu vstúpi pred realizáciou investor do rokovaní s majiteľmi rodinných domov určených na asanáciu a bude rokovať o alternatívnych riešeniach - náhradná bytová výstavba v inej lokalite mesta, zámena za byty v zodpovedajúcej kvalite a cene, prípadne finančná náhrada. Navrhujeme požiadavku na vyriešenie náhradných bytov v súlade s územným plánom mesta po opätovnom prerokovaní investora s majiteľmi bytových jednotiek zapracovať do podmienok záverečného stanoviska.
10.	Plocha pre novú autobusovú stanicu v Liptovskom Mikuláši nerieši nástupištia a mobiliár, čiže je nefunkčná. Riešenie predstaničného priestranstva a novej autobusovej stanice je potrebné vecne, technicky, finančne a časovo skoordinať, (indiferentná spevnená plocha to nerieši) a vymedziť priestor pre integrovanú dopravu. Na zastávke autobusov MHD, (priestor prilahý k parkovisku pre osobné motorové vozidlá), umiestniť prístrešok pre čakajúcich cestujúcich, doplniť objekt „Zastrešenie nástupíšť autobusovej stanice“ a objekt „Osvetlenie nástupíšť autobusovej stanice“ tak, aby mohli byť využívané aj počas nevhodných klimatických podmienok. Na	Súčasťou projektu je stavebný objekt, ktorý rieši spevnené plochy a prístupové komunikácie pri Žst. Liptovský Mikuláš. Uvedená plocha bude v procese výstavby využitá pre potreby staveniska. V prípade, že uvedené pozemky budú po výstavbe uvoľnené a nebudú pre investora potrebné, budú predmetom prevodu majetku v zmysle právnych predpisov a bude ich možné využiť napríklad na prevádzku autobusovej stanice. Ďalšie využitie pozemku nie je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Predmetom navrhovanej činnosti nie je preložka autobusovej stanice. Tá bude ponechaná v súčasnej polohe.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	nástupištiach umiestniť nevyhnutný mobiliár — lavičky, koše na odpady, informačné tabule. Medzi nástupišťami smerom k vstupnému portálu výpravnej budovy zriadiť priechody pre chodcov s bezbariérovou úpravou a úpravou pre nevidiacich. Táto pripomienka bola uplatnená už vo vyjadrení k projektovej dokumentácii, dňa 12.10.2012 pod č. ZPD-2012/05595-002/HN.	
11.	Do zoznamu stavebných objektov žiadame doplniť komunikáciu z novej železničnej stanice smerom na OC TESCO a odbočenie z tejto komunikácie na komunikáciu, vedúcu k osade Hlboké, v zmysle právoplatného územného rozhodnutia na stavbu Modernizácia železničnej trate Zilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad - Tatry (mimo)“ číslo UR a SP 2008/05770 – TA1 zo dňa 31.12. 2008.	Komunikácia z novej železničnej stanice smerom na OC TESCO je súčasťou posudzovanej činnosti. Komunikácie budú riešené tak, aby zabezpečili napojenie osady v Hlbokom.
12.	V texte zámery je potrebné opraviť názov „Valiková ul.“, má byť Ul. Vrlikova, na strane č. 26 je uvedená prístupová komunikácia z ulice Belopotockého, čo je potrebné zosúladiť s obsahom zámery. Vybudovanie novej cestnej komunikácie od obchodnej zóny RGB Liptov (nákupné centrum Tesco) v časti Kamenné pole k novej ZST Liptovský Mikuláš - komunikácia bude vedená od nákupnej zóny nie k ceste II/584, ale III/2333, na ktorú sa napojí okružnou križovatkou.“	Chyby v texte budú opravené a obsah zosúladený.
13.	V zozname skládok odpadov na strane č. 65 zámery sú nesprávne uvedené údaje. Jedná sa o údaje uvedené v zátvorke (obec Veterná Poruba). Ani jedna skládka s takýmto označením nemá žiadnu spojitosť s obcou Veterná Poruba. V katastrálnom území Veterná Poruba sa nachádza iba skládka r. č. 4174. Neuvádzať odvezené skládky, ak boli odvezené, tzn. Už neexistujú, a teda nemôžu sa nachádzať v blízkosti realizovanej stavby, ako je to uvádzané v texte. V zámere sú uvedení najväčší znečisťovatelia v okrese Liptovský Mikuláš podľa množstva emisii v roku 2016 (MZP SR a SHMU, 2018) - znečisťovateľ Maytex, a.s. je už neexistujúca prevádzka a uvedený je starý názov spoločnosti Swedwood Slovakia spol. s r.o., OZ Jasná.	Chyby v texte budú opravené a obsah zosúladený.
14.	Je potrebné určiť, kde bude zhromažďovaný materiál zo zemných prác pred a počas výstavby a určiť plochu na umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov počas výstavby. Určiť miesto a spôsob zabezpečenia zhromažďovania nebezpečných odpadov tak, aby boli splnené zákonné podmienky nakladania s týmito odpadmi, miesto ukladania odpadu z razenia tunela Paludza a spôsob jeho využitia. Nakladanie s odpadmi počas vrtných prác je potrebné zosúladiť s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva.	Pre skládku vyťaženého materiálu bola vytipovaná medziskládka v blízkosti budovaného tunela. Časť vyťaženého materiálu bude zabudovaná do železničného telesa a prebytočný materiál bude uložený na skládke odpadu, príp. na ploche pri žel. stanici. Určenie plochy na umývanie dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov bude predmetom POV zhotoviteľa.
15.	V predloženom zámere chýba: - zhodnotenie návrhu z hľadiska platnej územnoplánovacej dokumentácie kraja a obcí a posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na výhľadovú dopravnú infraštruktúru - zhodnotenie z hľadiska plánovaných investičných zámerov v území, v lokalite	Projektová dokumentácia s právoplatným územným rozhodnutím je spracovaná v súlade s "Územným generelom dopravy mesta Liptovský Mikuláš" z júna 2008. Podrobné technické riešenie bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Pri spracovaní projektovej dokumentácie je potrebné koordinovať prípravu s plánovanými investičnými

Por. č.	Prípomenka	Vyjadrenie navrhovateľa
	Kamenné pole, Liptovský Mikuláš je spracovaný v súlade s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš, územný plán zóny č. 11 s predpokladom ďalšieho investičného rozvoja zóny t.j. rozvoja občianskej vybavenosti a bývania, čo predstavuje ďalšie zvýšené nároky na dopravnú sieť v tomto území - nie je zreteľne a technicky definovaná navrhovaná cestná infraštruktúra z hľadiska funkcie, štruktúry a významu: prístupová komunikácia južne od železničnej trate (od cesty II/584 po priemyselnú zónu), nie sú definované miestne komunikácie MZ (cesta III/2333), chýba jej úprava - chýba riešenie cyklopeších trás v smere sever-juh (smer II'anovo/Ploštín, Demänová, cesta I/18) a východ - západ (medzi Uhorskou Vsou a Liptovským Hrádkom) v krížení so železničnou traťou (bariérovým účinkom železnica obmedzí prepojenie) - koncepcia náhrady komunikácie na Kamennom poli za most cez Váh na Ul. Belopotockého. z hľadiska dopravného zaťaženia nie je primeraná a zodpovedajúca a výhľadovo bude generovať dopravné problémy	zámermi. Súlad s územnoplánovacou dokumentáciou bude obsahom samostatnej kapitoly v Správe o hodnotení.
16.	Z dôvodu, že v km 251,5 až 252,5 budú paralelne vedľa seba umiestnené tri zdroje hluku - obslužná komunikácia, železničná trať so železničnou stanicou a diaľnica je podľa nášho názoru potrebné opätovne posúdiť vplyv hluku na obytné územie mesta, nakoľko merania, ktoré sú podkladom pre navrhované protihlukové opatrenia stavby, boli vykonané už v roku 2007 až 2008, sú teda zastaralé a pre objektívne posúdenie súčasného stavu nepoužiteľné. Protihlukové opatrenia na zníženie nepriaznivých dôsledkov hluku na blízky obytný súbor Nábrežie a Palúdzka (zeleň, protihlukové steny) navrhnuť zo severnej strany diaľnice D1.	Aktualizovaná hluková štúdia bude spracovaná a predložená v rámci dokumentácie Správa o hodnotení.
17.	Navrhovaná činnosť nebude v rozpore s platným územným plánom mesta Liptovský Mikuláš za predpokladu preukázania, že: - priamy a nepriamy vplyv prevádzky navrhovanej činnosti v zámere nebude negatívne ovplyvňovať susedné parcely viac, než stanovujú hygienické normy. Územný plán mesta Liptovský Mikuláš je zverejnený na www.mikulas.sk.	Uvedená požiadavka bude akceptovaná.
18.	Požadujeme, aby navrhovaná činnosť vyššie uvedeného zámeru bola posudzovaná podľa zákona a aby súčasťou správy o hodnotení bolo: - štúdia, ktorá posúdi vplyv hluku, vibrácií a prachu počas vrtných, prípravných a realizačných prác na najbližšie obytné zóny - hluková štúdia, ktorá posúdi hluk z prevádzky navrhovanej činnosti so zohľadnením kumulatívneho hluku z cestnej a železničnej dopravy v súvislosti s narastajúcou intenzitou dopravy počas výstavby a počas prevádzky, vzhľadom k obytným zónam mesta (Nábrežie, Palúdzka,...)	Aktualizovaná hluková štúdia bude spracovaná a predložená v rámci dokumentácie Správa o hodnotení. Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti je súčasťou projektovej dokumentácie. Projekt bude riešiť priestor staveniska, plochy pre zariadenie staveniska a prístupové trasy, navrhnutý postup realizácie stavby a stanovená základná predstava o dĺžke výstavby. POV nie je záväzný, ide o návrh, ktorý môže dodávateľ stavby prispôbiť podľa svojich potrieb, použitých technológií na výstavbu a aktuálnej situácie. POV bude predmetom stupňa stavebného povolenia a následne bude spresnený zhotoviteľom stavby v realizačnej dokumentácii. POV bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	- dopravno - inžiniersky prieskum navrhovanej činnosti počas výstavby a počas prevádzky - plán organizácie výstavby počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti - vyhodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby a počas prevádzky.	príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu. Vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas prevádzky a počas výstavby budú identifikované v Správe o hodnotení, pričom budú navrhnuté opatrenia na ich elimináciu.

Ing. Ivan Sálus (list zo dňa 20.8.2018)

V kilometri 249 až 251 sa uvažuje pri obci Závažná Poruba s protihlukovými stenami okolo novovybudovanej železničnej trate. Protihluková stena však chýba pri obslužnej komunikácii, ktorá bude vedená po ľavej strane Váhu oproti mestskej časti Okoličné. Z tejto situácie vyplýva, že obslužná komunikácia bude veľmi frekventovaná (autobusy, kamióny, osobné autá) čo bude produkovať vysokú hladinu zvuku. Negatívne to ovplyvní kvalitu životného prostredia obyvateľom spomenutej mestskej časti.

Touto stenou by sa eliminoval aj súčasný hluk, ktorý sa cez rieku Váh šíri z priemyselnej zóna a z diaľnice.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Polohu protihlukovej steny pri obslužnej komunikácii som si dovoľil dokresliť do výrezu Prílohy C.3.2. Zámeru, ktorý je prílohou tejto pripomienky a verím, že v tejto časovej fáze sa dá zakomponovať do realizačnej projektovej dokumentácie.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci predmetného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.

Ing. Ivan Fiačan (list zo dňa 21.8.2018)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Protihlukové opatrenia v úseku LM-Paludza. Požadujem sprístupniť k nahliadnutiu kompletnú hlukovú štúdiu k zámeru, v celom úseku Paludza – Liptovský Hrádok a metodiku návrhu protihlukových opatrení. Požadujem konzultácie s odborníkom, ktorý mi celú problematiku vykonanej objektivizácie hluku vysvetlí a kde budem môcť osobne vziať niektoré požiadavky dotknutej verejnosti vrátane mojej osoby a tiež odborné pripomienky SKAS pri SAV vrátane mojej osoby ako člena SKAS.	Rozsah navrhovaných protihlukových opatrení vychádza zo spracovaných hlukových štúdií z r. 2007 a 2008. V projektovej dokumentácii nemôžu byť protihlukové opatrenia navrhované svojvoľne nad rámec rozsahu navrhnutého hlukovou štúdiou vypracovanou akreditovanou spoločnosťou, pretože tieto opatrenia a ich financovanie by boli považované za neoprávnené investičné náklady. Vzhľadom na dlhotrvajúcu prípravu projektu a vývoj dotknutého územia bude v rámci predmetného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie spracovaná aktualizovaná hluková štúdia ktorá bude prílohou Správy o hodnotení. Prípadné zmeny protihlukových opatrení sa premietnu do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.
2.	Prístupové komunikácie k stavbe tunel Galovany. Preto požadujem doplniť text zámeru o informácie aké sú plánované trasy pre stavebnú techniku a stavené mechanizmy v prípade realizácie výstavby tunela a železničného mosta a aká je predpokladaná frekvencia dopravy a dopady na	Projekt organizácie výstavby navrhovanej činnosti je súčasťou projektovej dokumentácie. Projekt bude riešiť priestor staveniska, plochy pre zariadenie staveniska a prístupové trasy, navrhnutý postup realizácie stavby a stanovená základná predstava o dĺžke výstavby. POV nie je záväzný, ide o návrh, ktorý môže dodávateľ stavby

	životné prostredie a obyvateľov obce Galovany.	prispôbiť podľa svojich potrieb, použitých technológií na výstavbu a aktuálnej situácie. POV bude predmetom stupňa stavebného povolenia a následne bude spresnený zhotoviteľom stavby v realizačnej dokumentácii. POV bude konzultované a odsúhlasené obstarávateľom a príslušnou obcou. Po výbere zhotoviteľa je zhotoviteľ povinný od príslušných orgánov získať súhlas s využitím komunikácií pre staveniskovú dopravu.
--	--	--

ŠOP SR S-TANAP (list č. TANAP/637-001/2018 zo dňa 21.8.2018)

Por. č.	Prípomienka
1.	Kapitola II. 1.6 Biotické pomery – opis je viazaný na existujúcu aj plánovanú trať, pričom sa kladie dôraz na konštatovanie, že krajina je značne ovplyvnená ľudskou činnosťou. Uvádzané vyvoláva dojem, že v dotknutom priestore sa z hľadiska krajinnno-ekologického a biotického nevyskytujú významné biotopy a biotopy druhov, čo nie je pravda.
2.	Kapitola III. 1.6 Biotické pomery, časť Flóra a biotopy – v rámci kapitoly je opis sústredený len na potenciálnu drevinovú vegetáciu a stručný porast lesných porastov. Absentuje opis reálnej drevinovej vegetácie, ako aj bylinnej vegetácie na úrovni biotopov. V jednej časti textu sú uvádzané len latinské názvy drevín, v ďalšej len slovenské názvy. V časti biotopy sú uvádzané skupiny biotopov na základe charakteru prostredia (podmáčané biotopy, brehové a podobne) bez bližšej špecifikácie. Následne je síce spomínaný botanický prieskum s vymenovaním zistených biotopov, ale bez mapového vymedzenia, opisu ich stavu, resp. uvedenia rozsahu ich záberu a ovplyvnenia stavbou. Uvedené je potrebné dopracovať.
3.	Kapitola III. 1.6 Biotické pomery, časť Fauna – opis je veľmi všeobecný a stručný – opäť primárne zameraný na druhy viazané na „antropogénne vytvorené plochy“. Vyzdvihnuté sú len brehové porasty tokov ako najvhodnejších plôch z hľadiska fauny, ale bez bližšej špecifikácie. Sú opomenuté ostatné druhy fauny viazané na lesné spoločenstvá a ekotonové druhy. Opätovne sú na niektorých miestach v texte uvádzané len slovenské názvy druhov živočíchov. Uvedené je potrebné dopracovať.
4.	Kapitola 1.7 je nazvaná Chránené územia, stromy a druhy – popísané sú ale len chránené územia.
5.	Kapitola III.2-1 a III. 2.2 je opisom súčasného využitia krajiny s dôrazom na dopravnú infraštruktúru. Krajinárske zhodnotenie súčasného stavu vzhľadom na ostatných atribútov krajinného obrazu absentuje. V časti územný systém ekologickej stability sú len vymenované prvky ÚSES-u bez konkrétnejšieho popisu a mapového vymedzenia. Uvedené je potrebné dopracovať.
6.	Kapitola IV. 1.1 – v časti výrub drevín nie je uvedený ani približný plošný rozsah výrubov, len veta „k výrubu drevín dôjde len v nevyhnutnom rozsahu“. Uvedené je potrebné dopracovať.
7.	Kapitola IV.2. Údaje o výstupoch – uvádzané je, že odvod dažďových vôd po prechode odľučovačom ropných látok bude zaistený do vodných tokov, vrátane Belej (v úseku ŽST Liptovský Hrádok). Tento fakt následne nie je zhodnotený v kapitole vplyvov na vody ani v kapitole návrhu opatrení na zmiernenie vplyvov.
8.	Kapitola IV.3. Vplyvy na vody – vplyv na čistotu a prúdenie podzemných vôd v súvislosti s výstavbou tunela Palúdz je uvádzaný ako trvalý, ale nie ako významný. Prítom v kapitole popisujúcej súčasný stav podzemných vôd je napísané, že pri realizácii tunela sú „rizikové intenzívne prítoky podzemnej vody z nadložných terasových štrkových formácií a tektonicky porušených ilovcových súvrství“. Podobne je uvádzaný nevýznamný negatívny vplyv na zdroj pitnej vody v k. ú. Liptovská Porúbka (riziko havárií a dokonca prípadná náhrada zdroja). V oboch prípadoch odporúčame dôslednejšie zhodnotenie rizík/vplyvov s následným návrhom opatrení.
9.	Kapitola IV.3.5 Vplyvy na faunu, flóru a biotopy – vzhľadom na úroveň popisu predošlých kapitol týkajúcich sa bioty (v analytickej časti zámeru) je vyhodnotená nedostatočne, formou všeobecného opisu vplyvov. V súvislosti s obmedzením migrácie živočíchov sa uvádza návrh oplotenia a prechodu cez trať, ktorý nie je v predošlých kapitolách podrobnejšie popísaný. V kompetenčnom území Správy TANAP-u navrhovaná trať križuje vodné toky cca 10 krát. Navrhované výstavby mostných objektov a priepustov budú generovať nežiadúce dočasné a trvalé hydromorfologické zmeny koryt tokov. Z pohľadu ochrany prírody je problémový najmä železničný most na toku Váh v nžkm 246,656 pri Podturni. V dotknutom úseku Váhu žije viacero chránených druhov rýb a kruhoústnic, ktoré budú výstavbou nového mostu priamo dotknuté. Dôjde tak k ďalšej regulácii tohto úseku Váhu s nepriaznivými vplyvmi na vodné živočíchy. Rovnako riziková je aj výstavba nového železničného mostu nad zálivom VN Liptovská Mara (Galovianska zátoka), kde dôjde k rozsiahlemu zničeniu brehoochranných porastov zátoky a umiestneniu mosta priamo vo vodnom prostredí zátoky. Uvedené je potrebné dopracovať.
10.	Kapitola IV.3.5 Vplyvy na faunu, flóru a biotopy – absentuje opis rizika vnášania nepôvodných a invázných druhov, ktoré je práve v prípade realizácie liniových stavieb vysoké. Uvedené je potrebné dopracovať.
11.	Kapitola IV.3.6 Vplyvy na krajinu – vzhľadom na stručnosť popisu krajiny v analytickej časti zámeru je aj kapitola vplyvov vyhodnotená nedostatočne. Vplyvy na krajinný obraz sú zhodnotené bez detailnejšieho skúmania reálneho vplyvu na jeho zložky. Uvedené je potrebné dopracovať.
12.	Kapitola IV.3.8 Iné vplyvy – v tabuľke „Predikcie vplyvov hodnotených projektov“ sú vplyvy vyhodnotené

	nedostatočne. Vplyvy niektorých projektov na biotu a vodu sú udávané ako „0“ – bez vplyvu, resp. dokonca „+“ – potenciálny pozitívny vplyv. Jedná sa pritom o projekty liniových stavieb (železníc a ciest) a výstavby rôznych typov plošne náročných objektov, ktoré sú migračnými bariérami a predstavujú zásahy do vodného režimu nadväzujúcich lokalít. Opomenutý je kumulatívny vplyv na biotu napríklad z hľadiska migrácie. Efekt liniovej bariéry, ktorý železnica križujúca migračné trasy hlavne väčších živočíchov vytvára, je jedným z najzávažnejších stretov záujmov s ochranou prírody. Riešenie tohto problému je o to závažnejšie, že súčasťou modernizácie je zvýšenie rýchlosti, čím sa výrazne zvyšuje pravdepodobnosť kolízií s migrujúcimi živočíchmi. Posudzovaný zámer je v prípade krajinných receptorov vyhodnotený ako „++“ teda ako vyslovene pozitívny vplyv, čo je nemožné bez vyhotovenia krajinárskej štúdie, ktorá potvrdí jednoznačne pozitívny vplyv na vzhľad krajiny. Vo všeobecnosti je práve umiestňovanie liniových dopravných stavieb náročné vo vzťahu k optimálnemu začleneniu do krajiny. Výsledný vplyv navrhovanej činnosti (Tabuľka sumarizácie vplyvov) vychádza z predošlých hodnotení, preto s ním rovnako nie je možné súhlasiť. Napríklad vplyv na vodu je vyhodnotený ako +2 málo významný vplyv, čo zámer odôvodňuje tým, že počas prevádzky bude zmodernizovaný úsek trate pozitívne vplyvať na dotknuté územie znížením vypúšťaných znečistených vôd voľne do terénu. Opomína sa však riziko znečistenia podzemných vôd a straty zdroja pitnej vody v Liptovskej Porúbke a dočasné a trvalé vplyvy na vodné toky (počas výstavby a rekonštrukcie mostných objektov, preložiek vodných tokov a melioračných kanálov), kedy bude dochádzať k dočasnému zakaleniu vody v tokoch, narušeniu pozdĺžnej kontinuity tokov a zásahom do režimu podzemných vôd). Uvedené je potrebné dopracovať.
13.	Kapitola IV.10. Opatrenia na biotu – vzhľadom na úroveň popisu predošlých kapitol týkajúcich sa bioty a vplyvov na ňu, je kapitola vypracovaná nedostatočne. Uvedené sú len vybrané opatrenia pre živočíchy. Absentujú opatrenia v súvislosti so zmiernením úhynu živočíchov počas realizácie a prevádzky, zmiernenie negatívneho vplyvu na avifaunu (spôsob riešenia protihlukových stien), opatrenia v súvislosti s ochranou drevín a prípadných biotopov (najmä viazaných na vodný režim) a podobne. Uvedené je potrebné dopracovať.
14.	Kapitola IV.10. Opatrenia na krajinu – uvedené je len opatrenie týkajúce sa územného systému ekologickej stability. Absentujú opatrenia týkajúce sa napr. začlenenia stavby do krajiny – vhodnou lokalizáciou a prevedením (napr. výber vhodného typu protihlukových stien – štruktúra, farebnosť), miesta a spôsob rekultivácie dočasne zabratých území (výsadby, úprava) a podobne. Uvedené je potrebné dopracovať.
15.	Kapitola IV.11 kapitola posúdenia nulového variantu je upriamená výlučne na socioekonomické dopady, ak by sa činnosť nerealizovala. S týmto hodnotením súvisí aj Kapitola V.3 Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu, kde je navrhovaný variant jednoznačne výhodnejší ako nulový, a to dokonca z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie. Nezohľadňuje sa náročnosť terénnych prác, záber nezastavaného územia, výrubu, zábery nelesných a lesných biotopov, riziko kontaminácie povrchových a podzemných vôd, zásahy do korýt vodných tokov, riziko poškodenia biotopov viazaných na tok, negatívne vplyvy na faunu počas realizácie a prevádzky a podobne.

Odpoveď navrhovateľa:

- vzhľadom na rozsiahle pripomienky štátnej ochrany prírody navrhovateľ vyvolá rokovanie so zástupcami TANAP a NAPANT, kde budú jednotlivé pripomienky a spôsob ich zapracovania do Správy o hodnotení prediskutované. Zároveň bude prerokovaný návrh rozsahu opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov.

Príslušný orgán v zmysle § 33 ods. 2 Správneho poriadku listom č. OU-LM-OSZP-2018/08286-037-Pa zo dňa 09.10.2018 oboznámil účastníkov konania o zhrnutí všetkých podkladov na vydanie rozhodnutia v predmetnej veci, a zároveň im dal možnosť vyjadriť sa k nim a k spôsobu ich zistenia v lehote do 5 pracovných dní od doručenia tohto oboznámenia. V stanovenej lehote sa k uvedenému vyjadrili účastníci konania nasledovne:

Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 Bratislava, e-mail (podanie neúplne) zo dňa 17.10.2018:

K doplňujúcej informácii uvádzame nasledovné:

- Nie je sa možné stotožniť so záverom, že predmetný zámer negeneruje nároky na statickú dopravu. Úsek sa bude používať aj na regionálnu a osobnú prepravu osôb, pričom sa dá predpokladať, že v každej obci sa nájde dostatok osôb, ktoré sa k železničnej stanici privezu autom a pokračujú vlakom. Zároveň aj mesto Liptovský Mikuláš uvádzalo celý rad vyvolaných dopravných problémov v dôsledku predmetného zámeru. Nároky na výstupoch v podobe aj vyvolaných investícií je potrebné identifikovať a posúdiť, preto dopravno-kapacitné posúdenie dopravy je dôležitým podkladom a na jeho spracovaní trváme.

- *Prepojenie železničnej dopravy s ostatnou dopravou je jedným z účelov realizácie predmetného zámeru modernizácie železničnej infraštruktúry, ktorej účelom je okrem iného integrácia jednotlivých dopravných subsystémov; vybudovanie intermodálnych terminálov, prestupných bodov a prepojenia autobusovej a vlakovej dopravy. Bez ich zhodnotenia a zapracovania do projektu nebude projekt kvalifikovaný ani na oprávnené čerpanie finančných prostriedkov z verejných zdrojov.*
- *Spracovateľ dopĺňujúcej informácie si vnútorne v jednotlivých bodoch odporuje; na jednej strane hovorí, že sa ho integrácia napr. s autobusovou dopravou netýka, podobne ako ani nevyvoláva nároky na statickú dopravu a na strane druhej konštatuje, že súčasťou zámeru je realizácie spevnenej plochy pre budúcu autobusovú stanicu a len v meste Liptovský Mikuláš obsahuje aj vyše 100 parkovacích státí, čo je samo o sebe dôvodom samostatného posudzovania vplyvov na životné prostredie. Tieto rozpory a nezrovnalosti je potrebné odstrániť a vysvetliť.*
- *Využitie zatrávňovacích tvárnic požadujeme len v zastavaných úsekoch trate, nie v širšej trati.*
- *Spracovateľ pomerne znalo cituje zákonné povinnosti ohľadne spracovania dokumentu preventívnych a kompenzačných opatrení, HIA či povinností podľa Vodného zákona; nevenuje sa však uvedeniu aplikácie týchto právnych noriem na predmetný zámer, teda akým konkrétnym spôsobom navrhovateľ svoje zákonné povinnosti splní.*
- *Pozitívne hodnotíme predpokladané opatrenia zelenej infraštruktúry na a pri telese trate s ktorými navrhovateľ počíta a plánuje ich zahrnúť medzi preventívne a kompenzačné opatrenia.*
- *Spracovateľ potvrdil, že navrhované podmienky rozhodnutia sú realizovateľné, opodstatnené a navrhovateľ s nimi počíta; žiadame teda ich zahrnutie do podmienok rozhodnutia. Na základe preštudovania vyjadrení ostatných účastníkov a dotknutých subjektov navrhované podmienky dopĺňame v texte nižšie na základe týchto stanovísk.*

Vzhľadom na zabezpečené podklady požadujeme ďalšie posudzovanie zámeru; zároveň žiadame zahrnúť do podmienok rozhodnutia podľa §29 ods.13 zákona EIA resp. §20a a §37 ods.5 zákona EIA v zmysle prílohy k zákonu EIA č.12, bod VI.3 a bod VI.6 aj nasledovné podmienky:

- *Dôsledne rešpektovať všetky podmienky a požiadavky ŠOP č. TANAP/637-001/2018*
- *Dôsledne rešpektovať všetky podmienky a požiadavky ŠOP č. NAPANT/179-003/2018*
- *Zabezpečiť protihlukovú ochranu aj v úseku trate žel.st. Liptovský Mikuláš – Paludza na základe požiadavok petície tamojších obyvateľov. Vykonať protihlukové opatrenia aj na styku trate so všetkými obývanými územiami. Za týmto účelom požadujeme v urbanizovaných úsekoch trate využiť zatrávnený zvršok trate.*
- *Zabezpečenie dostatočného množstva migračných koridorov pre zver ako aj dostatočné množstvo ekoduktov na tento účel.*
- *Odklonený tok potoka Štiavnica v katastri obce Liptovský Ján smerovať súbežne s traťou do pôvodného koryta pretekajúceho celou obcou Uhorská Ves.*
- *Realizácia všetkých vyvolaných investícií a to najmä preložiek cestnej siete, ekoduktov a environmentálnych opatrení zmierňujúcich vplyvy zámeru na životné prostredie.*
- *Budovanie parkovacích miest a komunikácií je potrebné navrhnuť v súlade s príslušnými normami STN technickými predpismi; v maximálnej možnej miere používať materiály zo zhodnotených odpadov s retenčnou funkcionalitou.*
- *Na všetkých parkovacích plochách na teréne realizovať výsadbu vzrastlých drevín s veľkou korunou v počte 1 ks dreviny na každé 4 povrchové parkovacie státa.*
- *Vypracovať samostatný projekt začlenenia stavby do biodiverzity územia sadovníckymi úpravami v podobe nových zelených plôch, ktoré zároveň prispejú k zvýšeniu ekologickej stability územia a ktoré budú mať charakter lokálneho parčíku vhodného pre daný typ územia a infiltračnú funkcionalitu. Súčasťou tohto projektu bude aj zapracovanie opatrení Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy schválený uznesením vlády SR č. 148/2014 (<https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmeny-klimy/nas-sr-2014.pdf>) tak, že budú obsahovať mix mitigačných opatrení podľa odporúčaní MŽP SR na jeho stránke <https://www.protisuchu.sk/#section-features>.*

- Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Štandardy minimálnej vybavenosti obcí, Bratislava 2010 (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb>).
- Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby>).
- Dbáť o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- V prípade, že vody z povrchového odtoku (dažďové vody) z parkovísk budú odvádzané do verejnej kanalizácie alebo sústredene vsakovacím objektom (vsakovacou šachtou, vsakovacím vrtom) do podzemných vôd, je potrebné tieto vody prečistiť v odľučovači ropných látok.
- Vypracovať projekt zapracovania opatrení Programu odpadového hospodárstva SR ako aj zákona o odpadoch (<https://www.enviroportal.sk/podnikatel/odpad/povinnosti-podnikatela>).
- Žiadame dôsledne rešpektovať a postupovať podľa Rámцovej smernice o vode č. 2000/60/ES; najmä vyhodnotiť vplyv na životné prostredie a jeho zložky podľa článku 4.7 Rámцovej smernice o vode, ktorá je transponovaná do národnej legislatívy a jej slovenská transpozícia je právne záväzná (<http://www.minzp.sk/oblasti/voda/implementacia-smernic-eu/>). Osobitne požadujeme správu o hospodárení s vodou, ktorá hodnotí aktuálny stav podzemných vôd, povrchových vôd atď., spolu s posúdením vplyvu dokončeného projektu na životné prostredie (stav vodných útvarov). Uvedené náležitosti žiadame adekvátne uviesť v dokumentácii pre územné aj stavebné rozhodnutie.
- Žiadame preukázať splnenie záujmov ochrany vôd predložením rozhodnutia podľa §16a Vodného zákona.
- Hydraulickým výpočtom preukázať dostatočnú kapacitu a účinnosť ORL, kanalizácie a ostatných vodných stavieb.
- Realizáciou zámeru nenarušiť existujúce odtokové pomery v území.

Posúdenie týchto požiadaviek žiadame uviesť aj v rozsahu hodnotenia.

Zároveň žiadame jednotlivé body nášho vyjadrenia v odôvodnení rozhodnutia vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA.

Vyjadrenie OU-LM-OSZP: Toto vyjadrenie dotknutej verejnosti – Združenia domových samospráv, bolo doručené tunajšiemu úradu prostredníctvom e-mailu dňa 17.10.2018. V zmysle § 19 ods. 3 správneho poriadku je potrebné podanie vo veci samej urobené v elektronickej podobe bez autorizácie podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci do troch pracovných dní doplniť v listinnej podobe, v elektronickej podobe autorizované podľa osobitného predpisu o elektronickej podobe výkonu verejnej moci, alebo ústne do zápisnice. Správny orgán na dodatočné doplnenie podania nevyzýva. Vzhľadom k tomu, že horeuvedené nebolo v zákonom stanovenej lehote splnené, tunajší úrad toto podanie považuje za neúplné a preto sa k nemu nebude vyjadrovať.

Ing. Dušan Brdečka, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 22.10.2018

Na základe oboznámenia sa s doplňujúcimi informáciami od REMING CONSULT a.s. mám k uvedeným informáciám nasledujúce výhrady (body sa vzťahujú k mojim pripomienkam za občiansku iniciatívu):

K bodu 3:

Cesta do nákupného centra Tesco nie je náhradou mosta na Belopotockého ulicu. Pre prevádzku ŽST nie je potrebný most na Belopotockého ulicu ani cesta do Tesca. Plne postačuje naplánovaná rekonštrukcia mosta na Vrlíkovu ulicu a preložka cesty južne od železnice k ceste II/584 pre osobnú aj nákladnú dopravu. Rekonštruovaný most musí mať chodník pre peších a mal by mať cyklochodník

napojený na existujúci cyklochodník popri Váhu čím sa zabezpečí dostupnosť ŽST cyklistom takmer z celého mesta.

K bodu 6:

Územný generel dopravy (jún 2008) a Územný plán mesta Liptovský Mikuláš (platný ad 1.1.2011) sú dôsledkom Rozhodnutia OÚŽP LM č. A/2007/01937-007-LV za dňa 21.12.2007 o čom svedčí časová postupnosť vydaných dokumentov. Územné rozhodnutie bolo vydané pravdepodobne v rozpore s vtedy platným územným plánom. Zámer modernizácie železnice z roku 2007 bol pripomienkovaný úzkym okruhom primátorov a starostov v dôsledku nedostatočného informovania, čo bolo jedným z dôvodov našej žiadosti o posúdenie vplyvu na životné prostredie z roku 2015. Toto rozhodnutie bolo síce právoplatné ale nie objektívne. Oproti zámeru z roku 2007 pribudlo v tomto zámere množstvo ďalších stavebných objektov aj nesúvisiacich s modernizáciou železnice. Taktiež je neporovnateľné množstvo pripomienok environmentálneho charakteru a sú požiadavky na ďalšie stavebné objekty. Požiadavka na uvedenie minimálne jedného ďalšieho reálneho (nenulového) variantu navrhovanej činnosti v súlade so „Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030“ je preto relevantná a požadujeme ho bez ohľadu na doteraz vynaložené finančné prostriedky a stav projektových prác.

Vyjadrenie OU-LM-OSZP: Uvedené pripomienky boli skonštatované pri vyhodnotení stanoviska p. Brdečku zo dňa 20.08.2018.

Ing. Dušan Brdečka, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 22.10.2018

Na základe oboznámenia sa s doplňujúcimi informáciami od REMING CONSULT a.s. mám k uvedeným informáciám nasledujúcu výhradu:

K bodu 1:

Väčšina týchto pozemkov je pravdepodobne medzi diaľnicou a železnicou. Jedná sa o malé plochy veľa vlastníkov. Ak dôjde k spoločnému ohradeniu pre zamedzenie prístupu zverí podľa bodu 2, správcom tohto priestoru by mali byť ŽSR alebo N

Je potrebné zadefinovať zostatkovú plochu (cca 100 - 200 m²) pôvodného vlastníka, do ktorej by ŽSR boli povinné túto plochu ponúknuť na odkúpenie a neponechať to na svojvoľnom rozhodovaní orgánov.

Vyjadrenie OU-LM-OSZP: Uvedené pripomienky boli skonštatované pri vyhodnotení stanoviska p. Brdečku zo dňa 20.08.2018.

Ing. Ivan Fiačan, Lipt. Mikuláš, list zo dňa 23.10.2018

Po nahliadnutí do spisu vedenom na Okresnom úrade Liptovský Mikuláš na základe výzvy uplatňujem nasledovné námietky a pripomienky k podkladom rozhodnutia zámeru:

- 1.) V pripomienkach k zámeru zo dňa 21.8.2018 som žiadal sprístupniť k nahliadnutiu hlukové štúdie vypracované spoločnosťou ZPS vo vibroakustike s.r.o. v rokoch 2007 a 2008. Po nahliadnutí do spisu vedenom na Okresnom úrade Liptovský Mikuláš som zistil že spis a dokumenty vedené v spise neobsahujú žiadnu hlukovú štúdiu. Disponujem štúdiami spoločnosti ZPS vo vibroakustike s.r.o. z rokov 2007 a 2008, ktoré som v minulosti získal cez enviroportal, ale nie som si istý či ide o poslednú verziu.

Preto požadujem sprístupniť k nahliadnutiu pôvodnú kompletnú hlukovú štúdiu spoločnosti ZPS vo vibroakustike s.r.o. úseku Paludza – Lipt. Hrádok. z roku 2007 a 2008 v nasledujúcich konaniach, nakoľko mi bolo dnes verbálne povedané že zámer sa bude posudzovať v zmysle zákona EIA.

- 2.) V zisťovacom konaní správny orgán požiadal o stanoviská niekoľko dotknutých orgánov štátnej správy. Mám za to, že z neznalosti zákona NR SR č. 355/2007 Z.z. opomenul Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši. Zámer pojednáva o modernizácii železničnej trate, ale súčasťou zámeru sú aj vyvolané investície, a to, miestne cestné komunikácie. Regionálny hygienik ministerstva dopravy SR v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. zodpovedá za hluk z prevádzky železničnej trate a diaľnice v okolí. Miestne cestné komunikácie,

a hluk spôsobený prevádzkou týchto cestných komunikácií je v pôsobnosti Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Lipt. Mikuláši.

Preto požadujem v následných konaniach (proces EIA/HIA) je nutné získať stanoviská Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Lipt. Mikuláši k zámeru.

- 3.) Po nahliadnutí do spisu vedenom na Okresnom úrade Liptovský Mikuláš som zistil že navrhovateľ v zastúpení spoločnosťou REMING a.s. presne nešpecifikoval v žiadnom dokumente vedenom v spise, či prístupová cesta k stavenisku v katastrálnom území obce Galovany pôjde cez zastavané územie alebo budú vybudované nové prístupové cesty k stavenisku. Toto by sa malo riešiť v procese EIA a je to právo obyvateľov obce Galovany.

Preto požadujem v následných konaniach (proces EIA/HIA), riešiť prístupové cesty k stavenisku v katastrálnom území obce Galovany. Som si vedomý hluk zo stavebnej činnosti je dočasným hlukom, ale obyvatelia obce Galovany majú garantované právo na informácie o stave životného prostredia, čiže požadujem informáciu či budú vybudované nové prístupové cesty k stavenisku z cesty E18 alebo prístup k stavenisku pôjde cez zastavané územie obce Galovany.

- 4.) Navrhovateľ, v zastúpení REMING a.s. sa vysporiadal s niektorými mojimi pripomienkami uvedenými v liste zo dňa 21.8.2018 nasledovným spôsobom, a to, bude spracovaná aktuálna hluková štúdia a bude súčasťou správy o hodnotení. Týmto mám za to že zámer sa bude posudzovať v zmysle aktuálneho zákona EIA/HIA.

Preto požadujem posúdenie zámeru navrhovateľa v zmysle aktuálneho zákona EIA/HIA.

Vyjadrenie OU-LM-OSZP: K pripomienke 2 – Správny orgán požiadal listom zo dňa 25.07.2018 Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Lipt. Mikuláši (ďalej len „RÚVZ“) o stanovisko k predmetnému zámeru. Listom zo dňa 08.08.2018 bolo tunajšiemu úradu oznámené, že dotknutým orgánom štátnej správy na úseku verejného zdravotníctva nie je RÚVZ ale Oblastný hygienik. (resp. Oblastný hygienik Ministerstva dopravy SR, Žilina). Ostatné pripomienky budú predmetom prerokovania rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a podrobne vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska jej povahy a rozsahu, miesta vykonávania, najmä jeho únosného zaťaženia a ochrany poskytovanej podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri rozhodovaní primerane použil kritéria pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní, uvedené v prílohe č.10 tohto zákona. Navrhovaná činnosť, ktorej účelom je modernizácia železničnej trate na úseku Liptovský Mikuláš – Poprad v sžkm 243,179 – 263,476 (nžkm 240,100 – 258,650) spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov. Navrhovaná činnosť bude pričom prechádzať katastrálnym územím Liptovská Porúbka, Liptovský Hrádok, Podtureň, Liptovský Ján, Uhorská Ves, Závažná Poruba, Okoličné, Liptovský Mikuláš, Palúdzka, Benice, Galovany.

Príslušný orgán pri rozhodovaní vychádzal taktiež zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní (stanoviská rezortných orgánov, povoľujúceho orgánu, dotknutých orgánov a organizácie, dotknutej obce a verejnosti). Navrhovanú činnosť požadovali posudzovať podľa zákona o posudzovaní Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvár vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Štátna ochrana prírody, Správa Tatranského národného parku a Národného parku Nízke Tatry, Mesto Liptovský Mikuláš a dotknutá verejnosť Združenie domových samospráv, Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Ing. Andrej Ohrad'án, Mgr. art. Eva Ohrad'anová, Ing. Milan Skerl a Mgr. Ingrid Skerlová, Ladislav Mlynačík, Ing. Dušan Brdečka, Ing. Ivan Sálus a Ing. Ivan Fiačan. Väčšina účastníkov konania poukázala predovšetkým na neaktuálnosť hlukovej štúdie, z ktorej napokon vychádzali navrhované protihlukové opatrenia. Tie vzhľadom k zmene a vývoju dotknutého územia považovali za nedostatočné a požadovali vypracovanie novej, aktuálnej hlukovej štúdie.

Správny orgán sa z uvedeným stotožňuje. Štátna ochrana prírody poukazovala na nedostatočne vypracované časti zámeru, ktoré sú dôležité pre jeho zhodnotenie. Obe Správy národných parkov zhodnotili, že líniová stavba prechádza významným územím z hľadiska ochrany prírody, krajiny a biodiverzity, a zároveň poukázali na fakt, že efekt líniovej bariéry vytvára jeden z najväznejších stretov záujmov ochrany prírody, ktorý je potrebný v ďalšom procese posudzovania zohľadniť.

V rámci zisťovacieho konania boli vyjadrené rozsiahle pripomienky a požiadavky, na ktoré dá odpoveď len dôkladné posúdenie predloženého zámeru podľa zákona o posudzovaní, preto príslušný orgán rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Konkrétne požiadavky a pripomienky uvedené v doručených stanoviskách budú podrobnejšie prerokované a určené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti na životné prostredie a časovom harmonograme a budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 zákona o posudzovaní.

Rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti a podľa potreby aj jeho časový harmonogram určí príslušný orgán v spolupráci s rezortným orgánom a povoľujúcim orgánom, a ak ide o navrhovanú činnosť alebo jej zmenu, ktorá môže mať vplyv samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou alebo s iným strategickým dokumentom na územie sústavy chránených území, aj po dohode so štátnym orgánom ochrany prírody a krajiny.

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a na úradnej tabuli obce.

P o u č e n i e

Účastníci konania vrátane verejnosti v súlade s § 24 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov majú právo podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu podľa § 53 a 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia na Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš.

Vo vzťahu k verejnosti podľa § 24 ods.4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, za deň doručenia rozhodnutia sa považuje pätnásť deň zverejnenia tohto rozhodnutia na webovom sídle (www.enviroportal.sk) a zároveň na úradnej tabuli príslušného orgánu.

Ak toto rozhodnutie nadobudne po vyčerpaní prípustných riadnych opravných prostriedkov právoplatnosť, je preskúmateľné súdom.

Ing. Miroslav Potančok
vedúci odboru

Doručuje sa:

1. REMING CONSULT, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
2. Združenie domových samospráv, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava - Petržalka.
3. Petičný výbor proti plánovanej výstavbe mosta do Hlbokého, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Lipt. Mikuláš
4. Ing. Andrej Ohrad'an, Nábr. Janka Kráľa č. 4615/1A, 031 01 Liptovský Mikuláš
5. Ing. Milan Skerl a Mgr. Ingrid Skerlová, M. Pišúta 1042/12, 031 01 Liptovský Mikuláš,
6. Ladislav Mlynarčík, Nábr. Janka Kráľa č. 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
7. Ing. Dušan Brdečka, Kollárova 1928/12, 031 01 Liptovský Mikuláš
8. Ing. Ivan Sálus, Sihotská 475/36, 031 04 Liptovský Mikuláš
9. Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš

Na vedomie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Odd. oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
- Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
- Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie 19, 010 01 Žilina
- Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, A. Kmeť 17, 010 01 Žilina
- Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. Osloboditeľov 1, LM
- Okresný úrad Liptovský Mikuláš - Pozemkový a lesný odbor, Kollárova 2, 031 01 Liptovský Mikuláš
- Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor krízového riadenia, Nám. Osloboditeľov 1, LM
- Okresný úrad Liptovský Mikuláš, odbor starostlivosti o životné prostredie, ŠVS, ŠSOH, ŠSOO, Vrbická 1993, 031 01 Liptovský Mikuláš
- Okresné riaditeľstvo HaZZ Liptovský Mikuláš, Podtatranského 25, Liptovský Mikuláš
- ŠOP SR S-TANAP, Kpt. Nálepku 2, 059 21 Svit
- ŠOP SR S-NAPANT, Lazovná 10, 974 01 Banská Bystrica
- Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina
- Obec Liptovská Porúbka, Obecný úrad 149, 033 01 Liptovský Hrádok
- Mesto Liptovský Hrádok, Hviezdoslavova 170, 033 01 Liptovský Hrádok
- Mesto Liptovský Mikuláš, Štúrova 1981/41, 031 42 Liptovský Mikuláš
- Obec Podtureň, Obecný úrad 164, 033 01 Liptovský Hrádok
- Obec Liptovský Ján, Jána Kalinčiaka 39, 032 03 Liptovský Ján
- Obec Uhorská Ves, Stará 53, 032 03 Liptovský Ján
- Obec Závažná Poruba, Hlavná 135, 032 02 Závažná Poruba
- Obec Galovany, Obecný úrad 67, 032 11 Svätý Kríž