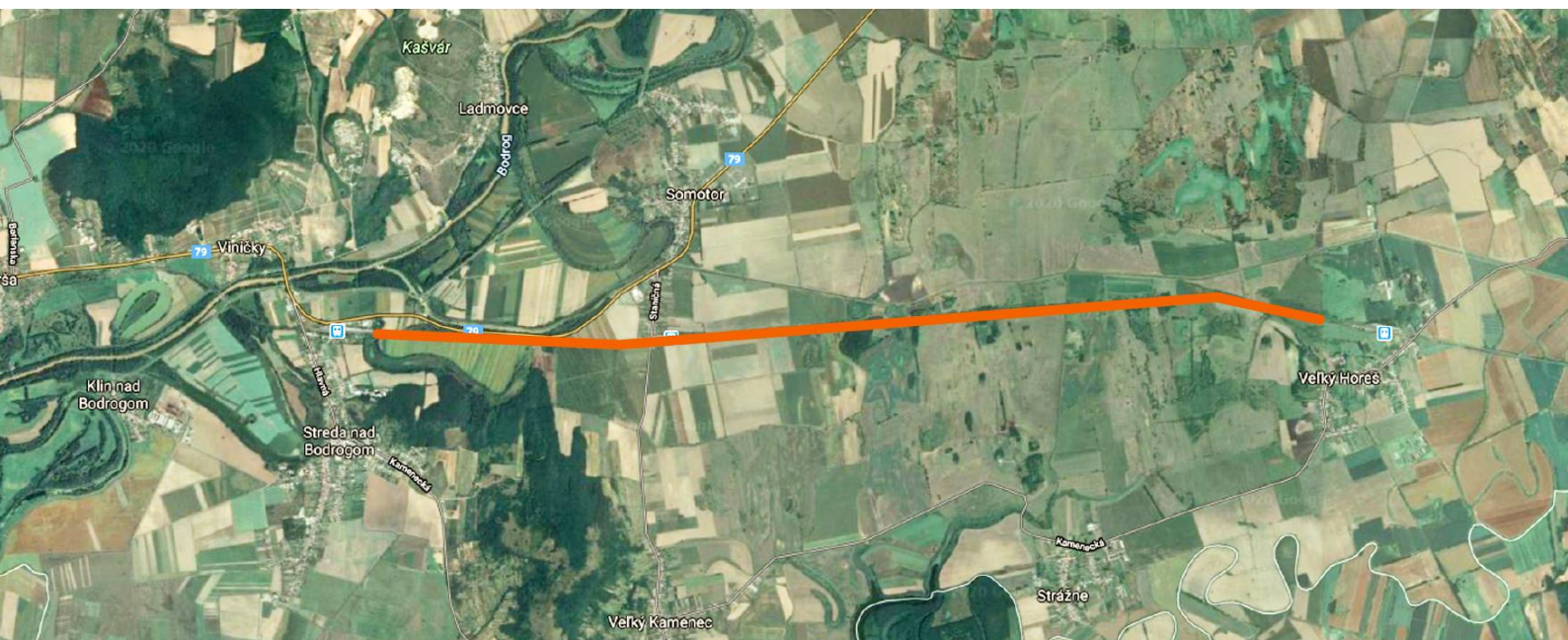




Železnice Slovenskej republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava



Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom RK koľ. č. 1, 2

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI
v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov
december, 2020



OBSAH

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	4
I. 1. Názov	4
I. 2. Identifikačné číslo organizácie	4
I. 3. Sídlo	4
I. 4. Oprávnený zástupca navrhovateľa	4
I. 5. Kontaktná osoba a miesto konzultácie	4
II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III. 1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
III. 2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY	6
III. 3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE	10
III. 4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	17
III. 5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE	17
III. 6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ	17
IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH	41
V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE	49
VI. PRÍLOHY	51
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona, v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia	51
2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe	51
3. Výpis z katastra nehnuteľností	51
4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	51
5. Splnomocnenie spoločnosti EP Projekt s. r. o., Mlynská 28, 040 01 Košice, č. 2018/O130/189 na zastupovanie ŽSR	51

VII. DÁTUM SPRACOVANIA	52
VIII. PODPIS SPRACOVATEĽA	52
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	52

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I. 1. Názov

Železnice Slovenskej republiky

I. 2. Identifikačné číslo organizácie

IČO: 31 364 501

Spoločnosť je zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Po, vložka č. 312/B

I. 3. Sídlo

Klemensova č. 8, 813 61 Bratislava

I. 4. Oprávnený zástupca navrhovateľa

Ing. Miloslav HAVRILA Generálny riaditeľ ŽSR

I. 5. Kontaktná osoba a miesto konzultácie

Ing. Gabriela Boženíková ŽSR, tel. č.: +421 911 988 782, +421 55 229 32 28

Ing. Martin Kozák EP Projekt s. r. o., Mlynská 28, 040 01 Košice, tel. č.: 0905 523 641

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1, 2

Železničný zvršok v uvedenom úseku trate Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom bol zriadený pred viac ako 40-timi rokmi a v súčasnosti je v nevyhovujúcom technickom stave, ktorý ďalej nie je možné udržiavať formou bežnej údržby. Násyp tvoria vrstvy rôznej únosnosti, ktoré sú nerovnomerne zatláčané do podložia, zhoršujú geometriu koľaje k čomu sa pridáva vek koľaje čo má za následok zhoršovanie technického stavu trate s tendenciou postupného znižovania traťovej rýchlosti. V časoch väčších zrážok, prípadne priesakoch z rieky Bodrog, dochádza k deformáciám násypu prekročením únosnosti, a následne k výškovým a smerovým deformáciám koľaje.

Rozdielna výška vrstiev naplavenín má za následok, že koľaj sa nedeformuje rovnomerným poklesom, ale väčšími či menšími poklesmi v jednotlivých úsekoch. Na koľaji č. 2 bola z tohto dôvodu postupne znižovaná traťová rýchlosť a znamená trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti (TOTR) zo $v = 100$ km/h na 70 km/h. Zároveň je v úseku nevyhovujúci stav súčastí železničného zvršku, opotrebované koľajnice, deformované zvary, poškodené podvaly a nedostatočná držobnosť upevňovadiel.

Od 2.9. 2016 je z dôvodu opotrebovanosti súčastí železničného zvršku a nevyhovujúceho stavu geometrickej polohy trate (GPK) zavedené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti (POTR) a to na koľaji č. 1 $v = 50$ km/hod od km 22,000 do km 24,000 a na koľaji č. 2 $v = 50$ km/h od km 18,200 do km 27,700.

Navrhovaná zmena bude po rekonštrukcii dvojkoľajnej trate o dĺžke 10,382 km, ktorá bude pozostávať z výmeny železničného zvršku a zriadenia sanačných vrstiev vo vybraných úsekoch trate z dôvodu dosiahnutia odstránenia uvedených obmedzení traťových rýchlostí.

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

III. 1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Navrhovaná zmena je situovaná na území Slovenskej republiky, na území Košického kraja v okrese Trebišov v polohe existujúcej železničnej trate v železničnom staničení 18,200 km - 28,582 km.

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v nasledujúcich katastrálnych územiach dotknutých sídelných útvarov: Streda nad Bodrogom, Somotor, Strážne, Veľký Horeš

Katastrálne územie	Streda nad Bodrogom, LV 2107
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	2067/2, 2058, 2067/9 (nie je evidovaný na liste vlastníctva)

Katastrálne územie	Somotor, LV 457
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1034, 349, 1059, 1060, 1061, 905, 906, 921, 919, 917, 911 (nie je evidovaný na liste vlastníctva)

Katastrálne územie	Strážne, LV 1033
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1914/2, 1702/2, 1351/2

Katastrálne územie	Veľký Horeš, LV 394
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1141, 1143, 893, 897, 899, 900, 905/1

Charakter navrhovanej činnosti

V dotknutej oblasti sa jedná o existujúcu činnosť, ktorú možno v zmysle prílohy č. 8 zákona NR SR č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zaradiť:

Oblasť: č. 13: Doprava a telekomunikácie
Rezortný orgán: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Pol. č.	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zisťovacie konanie)
3	Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných	Od 20 km	Od 5 km do 20 km

Líniová stavba - rekonštrukcia železničnej trate v úseku Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom má dĺžku 10,382 km, spadá pod zisťovacie konanie.

III. 2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY

(záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinné a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky) a údajov o výstupoch (napríklad zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, vyvolané investície)

Stavba „Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1,2“ je súčasťou TÚ 3201 Čierna nad Tisou št. hranica - Košice, DÚ 10 Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom. Jedná sa o líniovú stavbu - rekonštrukciu koľají č. 1 a 2 vrátane sanácie podvalového podlažia vo vybraných úsekoch, ako aj úpravy TV, priecestí a nástupišťa.

Navrhovaná stavba nie je výrobného charakteru, ale jej účelom je rekonštrukcia železničného zvršku a spodku, priecestných konštrukcií a oprava povrchu príľahlých častí komunikácií, rekonštrukcia nástupíšť a úprava trakčného vedenia.

Podľa železničného staničenia predmetná stavba začína v 18,200 km a končí v 28,582 km. Navrhuje sa rekonštrukcia železničného spodku s výmenou vrstiev zemného telesa v úseku:

- koľaje č. 1 - km 22,000 - 24,000; spolu 2 000 m
- koľaje č. 2 - km 18,600 - 18,900; km 20,500 - 21,500; km 23,500 - 24,200; spolu 2000 m
- celkom spolu 4 000 m

Členenie stavebných objektov

Pre potreby projektovej prípravy ako aj realizácie bude stavba členená nasledovne:

SO 01	Železničný zvršok koľ. č. 1 a 2 KRŽŽ k.č.1 km 18,200–28,582 KRŽŽ k.č.2 km 18,200–28,582
SO 02	Železničný spodok koľ. č. 1 a 2 Sanácia na k.č.1 km 22,000–24,000 Sanácia na k.č.2 km 18,600–18,900 km 20,500–21,500 km 23,500–24,200

SO 03 Priecestia
SO 04 Nástupište Somotor
SO 05 Úprava TV
SO 06 Ukoľajňovací plán

SO 01 Železničný zvršok koľaj č. 1 a 2

Jestvujúci stav

Koľaj č. 1 je zriadená v roku 1979, koľajnice tvaru R 65 na betónových podvaloch SB6 s upevnením na rebrových podkladniciach, zvierky ŽS 3. V súčasnosti je TOTR 70 km/h obmedzené v km 22,000 - 24,000 POTR-om 50km/h z dôvodu zlého technického stavu a porušenej GPK.

Koľaj č. 2 je zriadená v roku 1974/1975, koľajnice tvaru R65 na betónových podvaloch SB6 s upevnením na rebrových podkladniciach, zvierky ŽS 3. V súčasnosti je na celom úseku TOTR 70 km/h znížený POTR-om na 50km/h z dôvodu zlého technického stavu a porušenej GPK. Súčasná osová vzdialenosť v zastávke Somotor medzi koľajami č. 1 a 2 je 4,75 m.

Dvojkoľajná trať je vedená v rovinnom teréne na naplaveninách rieky Bodrog. Koľaje č. 1 a 2 sú zriadené ako bezstyková koľaj. Výhybky oboch susedných staníc sú vovarené do BK medzistaničného úseku okrem koľaje č. 2 pred ŽST Streda nad Bodrogom, kde je zriadené ochranné pole dĺžky 20 m. V km 24,452, 25,710, 25,730, 26,987 sú na obidvoch koľajach namontované snímače železničných kolies typ ZK24-2 používané na detekciu prejazdu železničných kolies pre počítače osí.

Navrhovaný stav

Pri komplexnej rekonštrukcii železničného zvršku (KRŽŽ) na koľaji č. 1 a 2 v úseku /km 18,200 - 28,582/ sa navrhuje nový materiál - železničný zvršok sústavy UIC 60 s pružným upevnením so zvierkami Skl 24 na betónových podvaloch SB8P a rebrových podkladniciach U60. Napojenie koľajnic medzistaničného úseku na výhybky v susedných staniciach bude realizované 4 párami /8 ks/ prechodových koľajnic R65/UIC pred výhybkami vo Veľkom Horeši a v Strede n/B. Po pokládke a konsolidácii sa koľaj podbije.

Osová vzdialenosť koľají v zastávke Somotor sa upraví zo súčasných 4,75 m na 4,10 m. Na moste v km 23,542 je nutné na koľaji č. 1 a 2 vymeniť mostnice v celkovom počte 34 ks plus 4 ks pomúrnice. Pre upevnenie poistných uholníkov sa použijú nové tvrdé drevené podvaly v koľajových poliach po obidvoch stranách mosta v počte 12 ks na každej strane mosta a na každej koľaji, celkom 48 ks drevených podvalov.

Po KRŽŽ budú osadené na koľajách č. 1 a 2 nové staničníky a sklonovníky, tabuľa koniec nástupišťa 4 ks, návesť 147 - Pískajte a 6 ks dopravného značenia č. 151 – Priecestie a č. 153 - Výstražný kríž.

Vyzískané koľajové polia budú po kategorizácii odovzdané správcovi, výzisk kameniva bude uložený na určenú dočasnú skládku, roztriedený na frakciu 0-32 mm a 32-63 mm. Skládky materiálu – koľajové polia nové aj vytrhnuté budú uložené v ŽST Veľký Horeš, skládky sypkého materiálu v ŽST Streda n/B – dezinfekčná skupina.

Oblasť riaditeľstvo (OR) ŽSR Košice predpokladá zneškodnenie odpadu len frakcie 0-32 mm budúcim zhotoviteľom stavby, frakciu 32-63 mm, ako aj koľajové polia vhodné na regeneráciu využije OR Košice pri stavbách HS.

Od predzvesti smerom na ŽST Veľký Horeš ako aj od ŽST Streda n/B bude uložená chránička pre novú kabeláž v prípade výmeny mechanických návěstídiel resp. zabezpečenia priecestí. Počas KRŽŽ bude potrebná demontáž snímačov kolies typ ZK24-2 a po ukončení KRŽŽ ich následná montáž za použitia nových montážnych držiakov pre koľajnicu 60E2.

SO 02 Železničný spodok koľaj č. 1 a 2

Jestvujúci stav

Koľaje č. 1 a 2 v celom úseku sú zriadené bez sanačných vrstiev. Koľaje sú vybudované na násypoch do výšky 3,0 m bez odvodňovacích prvkov. Pri dlhotrvajúcich dažďoch dochádza k podmáčaniam násypu a jeho zatlačaniu, čo spôsobuje deformácie GPK. V súčasnosti sa na úseku nevyskytujú miesta so zbahneným koľajovým lôžkom.

Navrhovaný stav

Na základe IG prieskumu sa navrhne spôsob a druh sanácie železničného spodku, vrátane vhodného odvodňovacieho systému v zmysle predpisov ŽSR. OR Košice na základe zvýšených nákladov na údržbu vytypovala minimálne tieto úseky na sanáciu:

Sanácia na k. č. 1 km 22,000 - 24,000

Sanácia na k. č. 2 km 18,600 - 18,900
km 20,500 - 21,500
km 23,500 - 24,200

Rekonštrukcia koľaje č. 1 a 2 bude výhradne novým materiálom a to ako železničný zvršok, tak aj železničný spodok.

SO 03 Priecestia

Jestvujúci stav

Km 19,036 - PZM1 – poľná cesta, výdrevá, šírka priecestia 5,1 m, dĺžka 16,2 m, kríženie 90°.

Km 25,719 - STRAIL z roku 2015, cesta III. triedy, šírka priecestia 8,1 m, dĺžka 14,6 m, kríženie s traťou 90°.

Km 27,013 - PZM2 – poľná cesta, výdrevá, šírka priecestia 4 m, dĺžka 13,2 m, kríženie s traťou 85°.

Km 28,539 - PZM2 – poľná cesta, výdrevá šírka priecestia 4 m, dĺžka priecestia 17,3 m, kríženie s traťou 90°.

Navrhovaný stav

Na priecestí v km 25,719 sa uvažuje s novou priecestnou celogumovou konštrukciou v obidvoch koľajach a na ostatných priecestiach sa navrhuje priecestná konštrukcia typu BRENS, ako aj typ sanácie pod navrhovanú konštrukciu vrátane odvodnenia priecestí. Súčasťou projektovej dokumentácie bude aj projekt dočasného dopravného značenia počas realizácie stavby na obchádzky priecestí pri realizácii prác.

SO 04 Nástupište zastávky Somotor

Jestvujúci stav

Pri koľaji č. 1 a 2 v zastávke Somotor je sypané nástupište so spevnenou hranou TISCHER od km 25,280-25,533. Od osi koľaje je vzdialenosť hrán nástupíšť 1 570 mm, výška nástupíšť je 160 mm a dĺžka nástupíštnej hrany 240 m. Súčasná osová vzdialenosť koľaj 1 a 2 je 4,75m. Nástupištia sú v priamej koľaji. Nástupištia majú v km 25,382 zníženú hranu pre prechod cestujúcich.

Navrhovaný stav

Po úprave osovej vzdialenosti koľají v zastávke Somotor je nutné zriadiť nové nástupištia pri oboch koľajach s pevnou hranou a konzolovými betónovými doskami. Vzdialenosť hrany nástupíšť od osí koľají bude 1 725 mm, výška hrany nad temenom koľajnice 300 mm a dĺžka nástupíšť 250 m.

V km 25,533 je potrebné zriadiť priechod pre cestujúcich v šírke 3,0 m z pochôdznej celogumovej konštrukcie a urobiť nábehy na obe nástupištia.

SO 05 Úprava TV

Jestvujúci stav

Trať je elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou 3 kV.

Navrhovaný stav

Úprava trakčného vedenia (TV) elektrifikovanej trate bude spočívať v úprave trolejového drôtu podľa smerových a výškových pomerov koľají a zariadenia nových ukoľajnení trakčných podpier podľa vypracovaného plánu ukoľajnenia.

Na základe zmeny osovej vzdialenosti koľají v zastávke Somotor dôjde ku značným smerovým posunom (cca 70 cm). Z uvedeného dôvodu bude nutné vykonať pri regulácii TV aj výmenu niektorých ramien, dolných smerových lán a bočných držiakov.

Pri realizácii stavby musia byť dodržané podmienky uvedené v STN 34 3109 „Bezpečnostné predpisy pre činnosť na trakčnom vedení a v jeho blízkosti“ a ďalšie bezpečnostné predpisy, normy a pod.

SO 06 Ukoľajňovací plán

Jestvujúci stav

Ochrana pred nebezpečným dotykom a prepätím uvedenej elektrifikovanej železničnej trate je riešená podľa STN 34 1500. Uvedená železničná trať má vyhotovené vodivé prepojenia koľaje, ktoré zabezpečujú spätnú cestu trakčného prúdu do napájacích staníc.

Navrhovaný stav

Na uvedený traťový úsek bude spracovaný ukoľajňovací plán v zmysle súčasne platnej STN EN 50122-1 (Ochranné opatrenia proti zásahu elektrickým prúdom), do ktorého sa uvažuje aj s výmenou prierazok, ukoľajňovacích vodičov a svoriek, prípadne aj výmenu vodivých prepojení koľají (v závislosti od technológií spájania koľajových polí).

VÝCHODISKOVÝ A CIEĽOVÝ STAV VRÁTANE ŠIRŠÍCH SÚVISLOSTÍ STAVBY

Koľaj č. 1 a 2 /km 18,200-28,582/ v úseku Veľký Horeš – Streda n/B bola obnovená v rokoch 1974-1975, tvar železničného zvršku R65, na betónových podvaloch SB6, upevnenie rebrové tuhé t. j. pred platnosťou prvého zákona č. 127/1994 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (platný od 01.09.1994 do 30.11.2000).

Táto dvojkolačná elektrifikovaná trať je vedená v rovinnom teréne na naplaveninách rieky Bodrog. V súčasnosti je z dôvodu opotrebovanosti súčastí železničného zvršku a nevyhovujúceho stavu GPK zavedené POTR a to na koľaji č. 1 v =50 km/hod od km 22,000 do km 24,000 a na koľaji č. 2 v= 50 km/h od km 18,200 do km 27,700. Jedná sa koridorovú trať celosieťového významu.

Cieľom stavby je rekonštrukcia celého medzistaničného úseku koľají č. 1 a 2 s vykonaním sanácie v úsekoch s nestabilnou geometrickou polohou koľaje a tých, ktoré budú vybrané na základe IG prieskumu. Po rekonštrukcii bude odstránený TOTR aj POTR, zrýchli sa doprava a zlepši sa dynamika jazdy.

Hodnotenie technicko - ekonomickej úrovne stavby

Rekonštrukciou oboch koľají – výmenou železničného zvršku a zriadením sanačných vrstiev v úsekoch, ktoré budú vybrané na základe IG prieskumu – sa dosiahne zvýšenie traťovej rýchlosti a odstránenie TOTR a POTR na oboch koľajach, zvýšenie bezpečnosti prevádzky v uvedenom úseku a hospodárnosti údržbových činností tak, ako to ukladá zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach.

Stručný opis stavby z hľadiska účelu a funkcie

Koľaj č. 1 a 2 v km 18,200-28,582 sú hlavné koľaje koridoru RFC9. Koľaj je elektrifikovaná 3kV. Na koľaji č. 2 je o 2,7 viac dopravného výkonu ako na koľaji č. 1. Odstránením POTR a TOTR dôjde k zlepšeniu dynamiky jazdy a využitiu plnej traťovej rýchlosti predmetného úseku trate. Odstránením problémového miesta na koľaji č. 1 km 22,000-24,000 vykonaním sanačných opatrení sa odstráni podmáčanie násypu a tým aj lokálna nestabilita.

V danom úseku sú priepusty v km 18,874, 19,888, 20,433, 21,119, 22,868, 23,855, 24,996, 26,037 a mosty v km 22,492 (s priebežným koľajovým lôžkom), 23,542 (bez priebežného koľajového lôžka) a priecestia v km 19,036, 25,719, 27,013 a 28,539.

V uvedenom území sa nachádzajú podzemné elektrické vedenia NN v správe Sekcie EE a pri železničnom priecestí 25,719 sa nachádzajú káble vonkajšieho osvetlenia a prívod pre PZZ. Na nástupišti č. 1 (zastávka Somotor) pri koľaji č. 2 sa nachádzajú káble vonkajšieho osvetlenia, prívod pre PZZ a hlavný prívod pre zastávku. Pred začatím prác je potrebné požiadať o vytýčenie uvedených vedení.

Stavba sa bude realizovať v jednoduchých podmienkach pri násypoch do maximálnej výšky 3 m na vysporiadaných pozemkoch ŽSR. K záberu nových pozemkov nedôjde. V predmetnej lokalite sa nenachádzajú stavby, ktoré by boli predmetom pamiatkovej a inej ochrany. Navrhovaná líniová stavba nezasahuje do existujúcich ochranných pásiem.

V miestach, kde sa nachádzajú priekopy, tie sa budú rekonštruovať. Na železničnom telese sa navrhujú také úpravy, aby nedochádzalo k vztlínaniu podzemnej vody do koľajového lôžka.

Rieka Bodrog v tomto území nemá záplavové územie. Na traťovom úseku nedochádza k záplavám, len ku kolísaniu výšky hladiny podzemnej vody. Tento jav sa prejavuje výskytom podzemnej vody na povrchu terénu vedľa telesa železničnej trate, kde sa odvodnenie terénu realizuje prirodzeným odparovaním. V prípade vybudovania priekop by tieto aj pri minimálnom vyspádovaní nemali kam vodu odviesť, naopak, stiahli by povrchovú vodu ku násypu trate. Stavba bude vykonávaná počas výluk traťovej koľaje, trakčného vedenia a zariadení zabezpečovacej a oznamovacej techniky.

III. 3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v pokračovaní prevádzky existujúcej železničnej trate po rekonštrukcii, nie je prepojená so žiadnymi plánovanými činnosťami v dotknutom území.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti nepredpokladáme vznik rizík spojených s realizáciou navrhovanej činnosti na zdravie obyvateľov, či zložky životného prostredia. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia možno predpokladať pri havárii, zlyhaní ľudského faktora, náhlych zmenách počasia a podobne.

Dotknutá obec	Veľký Horeš, Strážne, Somotor, Streda nad Bodrogom
Dotknuté orgány	Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trebišove Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trebišove Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor dopravy, námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
Povoľujúci orgán	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad
Rezortný orgán	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Navrhovaná činnosť zasahuje do katastrálnych území Veľký Horeš, Strážne, Somotor, Streda nad Bodrogom.

Zábery pôdy sú primárne vyvolané úpravami železničného telesa do normového stavu, zabezpečením prístupu k železničnej trati a zriaďovaním staveniska.

Zemné práce budú zahŕňať rekonštrukciu zemného telesa železničnej trate, odstraňovanie nevhodných materiálov z podložia železničnej trate, budovanie nových násypov a konečné úpravy so zahumusovaním. Po ukončení stavebných prác budú všetky dočasne dotknuté plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu. Zariadenia staveniska budú zlikvidované, dočasné prístupové komunikácie a spevnené plochy zrušené a dotknuté plochy očistené a spätne zahumusované.

Výrub drevín

Zemné teleso železničnej trate a jej bezprostredné okolie sú zarastené rôznymi náletovými drevinami. Z dôvodu splnenia technických parametrov železničnej trate dôjde na niektorých miestach k ich odstráneniu.

Spotreba vody

Počas výstavby

Nároky na odber vody pri stavebných prácach, súvisiacich s výstavbou, spočívajú hlavne v potrebe technologickej vody (napr. na výrobu betónových zmesí, kropenie staveniska, čistenie mechanizmov), ďalej v potrebe pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely v rámci stavebných dvorov.

Na základe súčasných poznatkov nie je možné vykonať kvalifikovaný odhad potreby technologickej, úžitkovej a pitnej vody. Túto problematiku bude riešiť dodávateľ stavby, nepredpokladáme však zásadnú zmenu v súčasnom hospodárení s vodou v širšom dotknutom záujmovom území.

Počas prevádzky

Po uvedení rekonštruovaného úseku železničnej trate do prevádzky sa nepredpokladá nárast potreby pitnej ani úžitkovej vody voči súčasnému stavu.

Ostatné surovinové a energetické zdroje

Počas výstavby

Pre realizáciu plánovanej činnosti rekonštrukcie trate vzniknú značné nároky na bežné suroviny, kamenivo, podvaly, koľajnice, betón, polotovar a iné stavebné hmoty. Pri rekonštrukcii trate sa v čo najväčšej miere použije recyklovaný materiál z podvalového podložia zo starých konštrukcií po preukázaní vyhovujúcej ekologickej kvality v zmysle metodického pokynu č.18/99 MDT.

Do zemného telesa sa použije kamenivo z naplavených a sedimentačných hornín, kamenivo do podkladných vrstiev a koľajového lôžka musí byť z vyvretých hornín. Hlavnou objemovou surovinou pre líniovú stavbu sú štrky všetkých frakcií z rôznych druhov hornín. Pôvodné uvoľnené zemné teleso sa budú zneškodňovať s tým, že vyzískaný materiál sa použije do rozšírenia násypov v inej časti trate. Tvorba násypových telies je predovšetkým z nenamízaných hornín, premenlivej frakcie 0-120 mm, nižšej kvality.

Podložie železničného zvršku v hrúbke 30 cm sa buduje zo štrkov frakcie 0-63 mm, v celkovom objeme cca 41 528 m³, t. j. cca 62 300 ton. Najkvalitnejší štrk frakcie 32-63mm sa používa do štrkového lôžka,

na ktoré sa bezprostredne ukladajú betónové podvaly a koľajnice. Potreba štrkového lôžka pod podvaly v hrúbke 35 cm je 75 788 tis.m³, t. j. 106 104 ton.

Počas prevádzky

Po ukončení výstavby železničnej trate sa nepredpokladajú nároky na suroviny s výnimkou údržby trate resp. v havarijných situáciách.

Dopravná a iná infraštruktúra

Počas výstavby

Vo fáze výstavby bude v čo najvyššej miere využívaná existujúca dopravná infraštruktúra v území. Prísun materiálu bude prednostne realizovaný po železničnej trati. Pre obdobie realizácie činnosti bude vypracovaný „Návrh organizácie dopravy“. Stavebné postupy budú rozdelené do viacerých etáp a budú navrhnuté tak, aby aktuálny stav technických a technologických zariadení umožnil zvládnutie pravidelného rozsahu vlakovej dopravy. Doprava vlakov tak bude podľa potreby obmedzená v menšom rozsahu.

Počas prevádzky

V etape prevádzky nebude mať navrhovaná činnosť zvláštne nároky na dopravu.

Nároky na pracovné sily

Počas výstavby

Počas stavebnej realizácie plánovanej rekonštrukcie železničnej trate vzniknú nové pracovné príležitosti v dotknutom regióne. Ich rozsah a časové rozdelenie sú závislé od disponibilných finančných zdrojov investora, ale aj od zvládnutia projekčnej a investorskej prípravy daného úseku.

Počas prevádzky

Nároky na pracovné sily sa nemenia.

ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Ovzdušie

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie úseku železničnej trate môžeme predpokladať vznik emisií z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika) a vznik sekundárnej prašnosti z dopravy.

Plošným zdrojom bude samotný priestor staveniska a vykonávajúce búracie a stavebné práce. Zdrojom znečisťovania ovzdušia budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na triedenie štrku z koľajového lôžka a jeho podložia, výkopovej zeminy a kameniva, ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje sa dajú charakterizovať ako dočasné.

Počas prevádzky

Prevádzkou železničnej trate nevzniknú nové zdroje znečisťovania ovzdušia oproti súčasnému stavu. Doprava je elektrifikovaná a zabezpečujú ju elektrické lokomotívy. Zdrojom znečisťovania ovzdušia naďalej ostáva lokomotíva, ktorej pantografový zberač rozviruje do okolia oxidy medi a uhlíka. Trenie kolies železničných súprav na koľajniciach produkuje oxidy železa. V osobnej doprave v starých vozňoch, kde nie sú uzavreté odpady vody a WC sa vytvárajú rozptyľujúce aerosóly z odpadovej vody. Koľajové vozidlá svojim prejazdom môžu spôsobiť v tesnej blízkosti trate aj sekundárnu prašnosť.

Mobilným zdrojom znečisťovania ovzdušia sú dieselové koľajové vozidlá využívané v prípade havárie na trakčnom vedení.

Odpadové vody

Počas výstavby

Počas realizácie navrhovanej činnosti môže v prípade výskytu intenzívnych zrážok dôjsť ku vzniku prívalovej vody, čo môže mať za následok znečistenie odvádzanej vody odplavovanou zeminou. Táto voda môže krátkodobo znečistiť miestne vodné toky prípadne spôsobiť upchatie lokálneho kanalizačného systému. Uvedený problém bude potrebné zväžiť pri zostavovaní postupu organizácie výstavby.

Odpadové vody vznikajúce z umývania dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov na vybratých resp. sústredených stanovištiach počas výstavby budú zo spevnených plôch odvádzané cez lapače nečistôt a ropných látok do miestnej kanalizácie.

Splaškové vody zo sociálnych zariadení, vyprodukované počas realizácie modernizačných prác budú odvádzané do miestnej splaškovej kanalizácie, ak sa takáto kanalizácia v mieste zariadenia staveniska bude nachádzať. Výstavba a pripojenie staveniskových sociálnych zariadení je súčasťou prípravy dodávateľa. V miestach, kde nebude možné napojenie na verejnú kanalizáciu, použijú sa chemické WC.

Počas prevádzky

V zmene navrhovanej činnosti vznikajú nasledovné odpadové vody:

- Splašková voda z osobných vozňov – nové vozne majú nádržové toalety a tie sa vyprázdňujú vo vozňových depách, staré vozne sú bez nádržíek a splašky sa vypúšťajú priamo do koľajiska počas jazdy vlaku. Avšak staré vozne sú postupne nahrádzané modernými vozňami s nádržovými toaletami.
- Dažďové vody z traťových koľají sú odvádzané drenážou, priekopami, trativodmi do odvodňovacích priekop alebo sa zriaďujú vsakovacie šachty (vsakovacie koše). Priekopy sa vyústia do terajších vodných tokov a do súčasných odvodňovacích zariadení.

Podrobnejšie riešenia sú predmetom projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby.

Odpady

Počas výstavby

Výstavba je spojená so vznikom odpadov pri výstavbe. V rámci výstavby dôjde aj k búracím prácam, ktoré pozostávajú z demontáže železničného zvršku a spodku, odstránenia nepotrebných objektov a zariadení, príp. úprav pozemných komunikácií, priepustov a mostných objektov. Pri príprave staveniska dôjde i k odstráneniu náletových a iných drevín a kríkov. Biologicky rozložiteľný odpad ako sú kríky a dreviny navrhujeme biologicky zhodnotiť.

Pri výstavbe a prevádzkovaní je predpoklad vzniku odpadov predovšetkým kategórií O – ostatných, v menšej miere aj N – nebezpečných odpadov. V priebehu výstavby sa predpokladá predovšetkým vznik odpadov, ktoré patria do skupiny 17 – stavebné odpady a odpady z demolácií.

Predpokladá sa dočasné uloženie zvrškového materiálu železničného spodku a výkopového materiálu v areáli zastávky Somotor. Podobne priestory sa nachádzajú vo všetkých železničných staniach Veľký Horeš aj Streda nad Bodrogom, prípadne je možné odvoz materiálu na recyklačnú základňu.

Vznik odpadov počas výstavby je uvedený v nasledujúcej tabuľke v zmysle prílohy č. 1 Vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov (v znení Vyhlášky č. 320/2017 Z. z.).

Bilancia odpadov bude spresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Číslo druhu odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória odpadu	Spôsob nakladania
17 01 01	Betón	O	R5
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované NL (železničné podvaly)	N	D1
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	D1
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako 170503	O	R5
17 04 05	Železo a oceľ (koľajnice)	O	R4
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	R5
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	R5

Držiteľ odpadu je povinný zachovať hierarchiu odpadového hospodárstva podľa § 6 a dodržiavať § 14 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch.

Pri realizácii stavby vzniknú stavebné odpady, s ktorými sa bude nakladať v súlade § 77 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch. Neznečistené stavebné odpady vznikajúce pri stavbe a odpady z demolácií bude možné materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe činnosťou R4 a R5 v zmysle prílohy č. 1 zákona o odpadoch.

Nevhodné odpady na zhodnocovanie budú zneškodňované podľa prílohy č. 2 zákona činnosťou D1 v súlade s vyhl. č. 382/2018 Z. z. o skládkovaní a dočasnom uložení kovovej ortuti na najbližšej skládke nebezpečného odpadu.

Dodávateľ stavby bude viesť evidenciu odpadov, triediť odpady podľa druhov a zabezpečí následné materiálové zhodnotenie odpadov u oprávnenej osoby alebo firmy. Presná materiálová bilancia odpadov bude uvedená v evidenčnom liste odpadov. Realizátor stavebných prác ho zabezpečí v súlade s Vyhláškou MŽP SR č. 366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti.

K žiadosti o kolaudačné rozhodnutie stavebník doloží príslušnému okresnému úradu, odboru životného prostredia potvrdenie o prevzatí stavebného odpadu na povolenú skládku, resp. na využitie ako druhotnej suroviny.

Odpady, ktorých sú ŽSR pôvodcom budú odovzdané oprávnenej osobe bezodkladne po ich vzniku. Podľa zmluvy o dielo sa výrobky a zariadenia zabudované do stavby stávajú majetkom ŽSR až momentom odovzdávacieho a preberacieho konania a preto sú odpady z obalov odpadmi zhotoviteľa.

Počas prevádzky

Druhy odpadov vznikajúcich počas prevádzky železničnej trate sa po jej rekonštrukcii významným spôsobom nezmenia. Je predpoklad významného zníženia bilancie produkovaných odpadov z dôvodu využívania moderných ekologických materiálov pre údržbu železničnej trate. Počas prevádzky bude nakladanie so vzniknutými odpadmi zabezpečované pôvodcom odpadu tak ako doteraz, na základe uzatvorených zmluvných vzťahov s oprávnenými organizáciami na základe zmluvných vzťahov.

Predpokladaný vznik odpadov počas prevádzky:

Katalóg. číslo	Názov druhu odpadu	Kategória
08 01 11	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá a iné nebezpečné látky	N
13 02 08	Iné motorové, prevodové a mazacie oleje	N
15 01 01	Obaly z papiera	O
15 01 02	Obaly z plastov	O
15 02 02	Absorbenty, fil. mat. vrátane olej. filtrov inak nešpecif., handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N
15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok	N

Po rekonštrukcii trate dôjde k vzniku bežných odpadov počas údržby. Počas prevádzky bude nakladanie so vzniknutými odpadmi zabezpečované pôvodcom odpadu, tak ako doteraz na základe uzatvorených zmluvných vzťahov s oprávnenými organizáciami na nakladanie s odpadmi. Jednotlivé druhy odpadov budú uložené na miestach na to určených spoločnosťou, v riadne označených a zabezpečených obaloch, nádobách a kontajneroch tak ako doteraz.

Zdroje hluku a vibrácií

Počas výstavby

Počas rekonštrukcie železničnej trate budú naďalej pretrvávajúť emisie hluku pochádzajúce z nákladnej a osobnej železničnej dopravy.

Zvýšenú hladinu hluku v prevádzke vlakovej dopravy vytvárajú podvozky koľajových vozidiel, pohyb ocelových kolies na koľajniciach, koľajnicové styky, výhybky, deformácie a opotrebenie koľajníc. Výraznou hlučnosťou sa prejavuje pohyb vlaku na ocelovom moste s priamym pojazdom po nosných prvkoch bez tlmiacich prvkov.

Najvýraznejším zdrojom hluku sú nákladné vlaky s vysokou hmotnosťou nákladu a zastaranými vagónmi, ktoré sú za hranicou svojej životnosti. Na riešenom úseku trate nie sú vybudované žiadne ochranné zariadenie proti šíreniu hluku a iných negatívnych vplyvov od železničnej prevádzky.

K týmto existujúcim zdrojom hluku počas výstavby pribudne v riešenom úseku trate, v samotných priestoroch staveniska, hluk z mobilných zdrojov (nákladné vozidlá a stavebné stroje a technika), ktoré budú zabezpečovať búracie a stavebné práce. Stacionárnym zdrojom hluku budú aj „mobilné“ recyklačné zariadenia, na triedenie koľajového podložja, resp. zvršku, výkopovej zeminy a kameniva, ako aj stavebných odpadov z odstraňovania stavieb. Tieto zdroje budú postupne premiestňované pozdĺž trate.

Počas prevádzky

Návrh rekonštrukcie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate a dosiahnutie predpísanej traťovej rýchlosti na 120 km/hod.

V celej dĺžke rekonštruovanej trate sa použije nová skladba železničného zvršku s novými materiálom. Navrhuje sa pružné upevnenie železničného zvršku. K rekonštrukcii mostov nedochádza. Most v km 23,542 sa rekonštruuje tak, že sa v koľaji č. 1 a 2 vymenia mostnice v celkovom počte 34 ks a 4 ks pomúrnice.

Navrhovaná trať Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš je v kontakte so severnou časťou zastavaného územia obce Streda nad Bodrogom, južnou časťou obce Somotor a severnou časťou zastavaného územia obce Veľký Horeš.

Nie je požiadavka na použitie tlmiacich prvkov pod železničné podvaly. Trať prechádza obytnou zónou v obci Somotor, kde najbližší dom od osi krajnej koľaje je 50 m. Železničná doprava nemá významný vplyv na obytné územie obce.

Na predmetnom traťovom úseku sa momentálne nepoužívajú vlakové súpravy vysokorýchlostných vlakov. K zníženiu hlučnosti prostredia a k zlepšeniu podmienok prenosu vibrácií prispeje tiež skrátenie doby prejazdu vlakov daným úsekom.

Vibrácie

Vibrácie (mechanické kmitanie) je pohyb mechanickej sústavy alebo jej časti, pri ktorom veličina opisujúca jej polohu, zrýchlenie, rýchlosť alebo stav je striedavo väčšia a menšia ako rovnovážna alebo vzťažná hodnota tejto veličiny.

Počas výstavby

Hlavne prejazdy ťažkých mechanizmov môžu vyvolať vibrácie alebo otrasy v okolí staveniska a najmä na blízko stojace budovy.

Počas prevádzky

Navrhovanou rekonštrukciou trate dôjde ku zníženiu intenzity vibrácií z titulu lepšej konštrukcie železničného spodku a zvršku a skráteniu doby prejazdu vlakov.

Žiarenie

Počas výstavby

Vzhľadom k tomu, že železničná doprava bude prevádzkovaná aj počas výstavby, v okolí trate budú pretrvávať vplyvy vysokého napätia v trakčnom vedení na okolie ako v súčasnosti.

Počas prevádzky

Po ukončení výstavby rekonštruovanej trate, predovšetkým pri prejazde vlakov, môže vzhľadom na jej elektrifikáciu dochádzať v bezprostrednom okolí k elektromagnetickému rušeniu televízneho a rozhlasového signálu vplyvom vysokého napätia v trakčnom vedení trate. Plánovanou rekonštrukciou sa však súčasný stav nezmení.

Zápach a iné výstupy (zdroj, intenzita)

Navrhovaná činnosť nie je spojená s produkciou zápachu ani v etape výstavby ani počas prevádzky hodnotených variantov.

Iné očakávané vplyvy a vyvolané investície

Predpokladané vyvolané investície budú predstavovať najmä preložky a úpravy inžinierskych sietí, slaboprúdových rozvodov, úpravu priepustov, trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, demontáž častí železničnej trate v mieste jej preložky, náhrada objektov búraných pre potreby stavby, vegetačné úpravy spojené s náhradnou výsadbou.

S navrhovanou činnosťou - okrem už uvedených nesúvisia žiadne ďalšie vyvolané súvislosti technického charakteru.

III. 4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Zmena navrhovanej činnosti je spracovaná s cieľom vydania stavebného povolenia pre navrhovanú investičnú činnosť v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov v platnom znení.

III. 5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Počas výstavby, ani po výstavbe zmeny navrhovanej činnosti sa vplyvy presahujúce štátne hranice SR nepredpokladajú.

III. 6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Slovenska (*Atlas krajiny SR, 2002*) hodnotené územie spadá do Alpsko-Himalájskej sústavy, podsústavy Panónska panva, provincie Východopanónska panva, subprovincie Veľká Dunajská kotlina, geomorfologickej oblasti Východoslovenská nížina, celku Východoslovenská rovina, podcelku Medzibodrocké pláňavy. Do Bodrockej roviny zasahuje len južná časť katastrálnych území Somotor a Streda nad Bodrogom. Južná časť k. ú. Streda nad Bodrogom spadá do časti Tarbucka.

Základným morfológicko – morfometrickým typom reliéfu hodnoteného územia, v ktorom je situovaná navrhovaná činnosť, tvoria horizontálne a vertikálne rozčlenené roviny, ktoré smerom na juh, východ a západ katastrálnych území prechádzajú do nerozčlenených rovín. Sklon reliéfu v hodnotenom území je <math><1^\circ</math>. Navrhovaná činnosť je situovaná na rovinatom reliéfe. Nadmorská výška stredy obcí riešeného územia je nasledovná: Streda nad Bodrogom 101 m n. m., Somotor 98 m n. m., Strážne a Veľký Horeš 99 m n. m..

Geologické pomery

Geologická stavba

Na geologickej stavbe sa podieľajú kvartérne sedimenty, v podloží ktorých ležia sedimenty neogénu. Neogén je zastúpený pelitickými sedimentmi. Najvrchnejší neogén je reprezentovaný sedimentmi levantu v zastúpení fluvialno - limnickou sériou pestrých ílov a štrkov s polohami pieskov.

Kvartérne sedimenty v riešenom území sú zastúpené prevažne fluvialnymi sedimentmi, v menšej miere eolickými sedimentmi. Fluvialne sedimenty tvoria prevažne nívne humózne hliny alebo hlinito-piesčité až štrkovo-piesčité hliny dolinných nív. Eolické sedimenty sú zastúpené vápnitými a nevápnitými naviatými pieskami. Menej významné zastúpenie v území majú ostatné bližšie nerozlíšené sedimenty ktoré tvoria nečlenené predkvartérne podložie s nepravidelným pokryvom bližšie nerozlíšených svahovín a sutín.

Inžiniersko - geologická rajonizácia

Podľa schémy inžinierskogeologických regiónov (*Atlas krajiny SR, 2002*) patrí posudzované územie do regiónu tektonických depresí, subregiónu s neogénnym podkladom. V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie patrí územie do rajónu kvartérnych sedimentov, prevažne do rajónu údolných riečnych náplavov s výskytom rajónov eolických pieskov na údolných riečnych náplavoch.

Geodynamické javy

Povrch riešeného územia a jeho širšieho zázemia sa vyznačuje plochým až rovinatým reliéfom, ktorý nie je náchylný na zosuvné javy. V území neboli identifikované žiadne svahové poruchy (Atlas krajiny SR, 2002). Výskyt geodynamických javov v lokalite navrhovanej činnosti sa nepredpokladá.

Podľa mapy seizmického ohrozenia v hodnotách makroseizmickej intenzity patrí riešené územie do oblasti, kde maximálne očakávané seizmické účinky môžu dosiahnuť hodnotu 6° MSK-64. Ide o seizmicky mierne aktívnu oblasť.

Radónové riziko

Podľa odvodenej mapy radónového rizika (*Atlas krajiny SR, 2002*), pre katastrálne územie obce Streda nad Bodrogom je charakteristické nízke až stredné radónové riziko. Pre katastrálne územie ostatných dotknutých obcí je charakteristický výskyt stredného radónového rizika.

Ložiská nerastných surovín

Legislatívnym nástrojom na ochranu horninového prostredia je zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov. Na základe údajov ŠGÚDŠ Bratislava sa na riešenom území nenachádzajú podzemné banské diela, poddolované územia ani odkaliská. Nie sú tu evidované žiadne objekty, na ktoré by sa vzťahovala ochrana nerastných surovín – nenachádzajú sa tu dobývacie priestory ani chránené ložiskové územia.

Jediné ložisko nerastných surovín v riešenom území je ložisko nevyhradeného nerastu – ložisko štrkopieskov a pieskov „Strážne“ v k. ú. Strážne. Ložisko je situované mimo územia navrhovanej činnosti.

Voda

Povrchové vody

Z hydrologického hľadiska patria katastrálne územia v úseku železničnej trate Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš do povodia rieky Bodrog (4-30). Najvýznamnejším tokom čiastkového povodia je Bodrog, ktorý vzniká sútokom riek Latorica a Ondava pri Zemplíne. Rieka Bodrog je jedinou východoslovenskou vodnou cestou, je splavná aj väčšími loďami.

Riešené územie je odvodňované riekou Bodrog a hustou sieťou kanálov, ktoré tvoria súčasť melioračného systému územia.

V blízkosti riešeného úseku železničnej trate preteká vodný tok Molodňa a Somotorský kanál. Železničná trať križuje Južný a Severný Horešský kanál pri obci Veľký Horeš, smerom na západ je to Južný a Severný Svätušský kanál, Južný Radský kanál a Malokamenský kanál.

Kvantitatívne charakteristiky povodia sleduje 43 vodomerných staníc, z ktorých najbližšie k riešenému územiu sa nachádza stanica v Strede nad Bodrogom. Celé povodie Bodrogu je možné hodnotiť ako vodné, bohaté na zrážky, s pomerne vysokým koeficientom odtoku.

Podzemné vody

Celé riešené územie patrí do hydrogeologického rajónu QN 104 Kvartér JV časti Východoslovenskej nížiny. Určujúcim typom priepustnosti HG rajónu je medzizrnová priepustnosť.

Využiteľné množstvo podzemných vôd sa v tomto území pohybuje v rozmedzí 1,00 až 1,99 l.s⁻¹.km⁻² (Atlas krajiny SR, 2002).

Pramene a pramenné oblasti

Podľa evidencie monitorovacej siete v správe SHMÚ, v riešenom území ani v jeho blízkom okolí nie sú evidované žiadne pramene ani pramenné oblasti.

Zdroje geotermálnych a minerálnych vôd

Výskyt geotermálnych vôd je evidovaný v k. ú. Veľký Horeš. Vrt ev. č. 25, ktorý sa nachádza severne od železničnej trate preukázal výdatnosť 8,2 l.s⁻¹. a teplotu 24°C. Prírodné zdroje minerálnych stolových vôd a prírodné liečivé zdroje sa v riešenom území nenachádzajú.

Vodohospodársky chránené územia

Podľa vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. rieka Bodrog (číslo hydrologického poradia 4-30-11-001) a Somotorský kanál (číslo hydrologického poradia 4-30-11-004) sú zaradené do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov. Žiaden vodný tok, pretekajúci riešeným územím, nie je v zmysle uvedenej vyhlášky vodárenským vodným tokom.

Chránené oblasti citlivé na živiny

Podľa NV SR č. 617/2004 Z. z., za citlivé oblasti sa ustanovujú vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území SR alebo týmto územím pretekajú.

Za zraniteľné oblasti sú ustanovené poľnohospodársky využívané pozemky obcí, z ktorých odtekajú resp. vsakujú vody s nadlimitnou koncentráciou dusičnanov. Celé riešené územie je v zmysle uvedeného NV SR zaradené medzi zraniteľné oblasti SR.

Záujmové územie nie je súčasťou žiadneho vodohospodársky chráneného územia alebo pásma hygienickej ochrany vodného zdroja. V okolí hodnoteného územia sa nenachádzajú zdroje vody využívané pre hromadné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Nie sú tu vytýčené a schválené ani ochranné pásma takýchto zdrojov.

Klimatické pomery

Podľa klimatickej rajonizácie (*Atlas krajiny SR, 2002*) patrí posudzované územie do teplej klimatickej oblasti (T), do okrsku T3 – teplého, suchého, s chladnou zimou.

Priemerná ročná teplota vzduchu sa pohybuje v mesiaci júl, ktorý je najteplejším mesiacom do 20 °C, a v mesiaci január, ktorý je najchladnejším mesiacom -3 až -4 °C. Najvyššie priemerné mesačné teploty vzduchu sú v mesiacoch júl a august. Najnižšie teploty sú v mesiacoch december až február. Priemerná teplota vo vykurovacom období je 3,3 °C. Priemerný počet vykurovacích dní v roku je 220.

Priemerné ročné úhrny zrážok sú v intervale 550 – 600 mm. Absolútne mesačné maximum zrážok je 250 mm. Obdobie najbohatšie na zrážky je mesiac jún, alebo júl. Minimum zrážok padne v mesiacoch január až marec. Počet dní so snehovou pokrývkou je cca 60 dní. Územie patrí do oblasti nížin so zníženým výskytom hmiel.

Rýchlosť vetra je do 4,9 m.s⁻¹, pričom prevláda SJ prúdenie.

Pôda

Pôdny fond katastrálnych území riešených obcí tvorí cca 80 % poľnohospodárska pôda, z toho je cca 50 % orná pôda. Nepoľnohospodárska pôda predstavuje cca 20 % územia.

Charakteristickým pôdnym typom v tomto území sú fluvizeme a čiernice. V k. ú. Streda nad Bodrogom a Somotor reprezentujú pôdne typy tiež kambizeme a regozeme. Pre k. ú. Veľký Horeš sú charakteristické duny z viatych pieskov.

Podľa prílohy č. 3 zákona č. 220/2004 Z. z. sa na riešenom území nenachádzajú poľnohospodárske pôdy zaradené do BPEJ 1–4 (osobitne chránené pôdy). Dominantne sú zastúpené pôdy kategória BPEJ 5-7, menej pôdy kategórie BPEJ 8-9.

Index poľnohospodárskeho potenciálu na celom území možno charakterizovať ako najvyšší potenciál.

Fauna a flóra

Fauna

Z hľadiska zoografického členenia (Čepelák, J., In: Atlas krajiny SR, 1980) riešené územie patrí do provincie vnútrokarpatské zníženiiny, oblasti panónskej, obvodu juhoslovenského, do okrsku potiského, podokrsku nížinného. Severozápadná časť k. ú. Streda nad Bodrogom patrí do provincie karpatskej, oblasti Západné Karpaty, obvodu južného, okrsku sopečného, podokrsku zemplínskeho.

V celom riešenom úseku železničnej trate a jej blízkom okolí je výskyt pôvodných spoločenstiev fauny výrazne ovplyvnený antropogénnou činnosťou v území. Vo faune sú zastúpené prevažne druhy viazané na voľnú oráčinovú krajinu, trvalé trávnaté porasty a lúky, menej na biotopy ľudských sídiel. Bohaté zastúpenie majú druhy, ktoré sa viažu na vodné a močiarne biotopy. Vzhľadom na veľmi nízku lesnatosť riešených katastrov je zastúpenie druhov viazaných na biotopy lesov a krovín v krajine, minimálne. Avšak v celom riešenom území a v jeho širšom zázemí má významné zastúpenie avifauna. Územie je súčasťou chráneného vtáčieho územia Medzibodrožie, ktoré bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov.

Flóra

Podľa fytogeografického členenia Slovenska (Futák, J., In: Atlas krajiny SR, 1980) patrí riešené územie do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu europanonskej xerothermnej flóry (Eupannonicum), do okresu Východoslovenská nížina.

Potenciálnou prirodzenou vegetáciou (*Atlas krajiny SR, 2002*) v dotknutom území sú jaseňovo-brestovo-dubové lesy v povodiach veľkých riek (tvrdé lužné lesy) s ostrovčekmi nížinných hydrofilných dubovo-hrabových lesov a v južnej časti. Pozdĺž rieky Bodrog sú to vrbovo-topoľové lesy v záplavových územiach veľkých riek (mäkké lužné lesy), z ktorých sa zachovalo len niekoľko nesúvislých fragmentov. V súčasnosti je pre riešené katastrálne územia charakteristický stav zmeneného pôvodného vegetačného krytu v dôsledku dlhodobého využívania územia človekom. Pre existujúci úsek železničnej trate a jeho blízke okolie je charakteristická najmä orná pôda a intenzívne používané trvalé trávnaté porasty. Miestami prechádza trasa zarastajúcimi trvalými trávnatými porastmi, mozaikovými štruktúrami a nepatrnými úsekmi listnatých lesov rastúcich v zamokrenom teréne. Priamo v riešenom úseku železničnej trate sa nenachádzajú žiadne vinohrady, nie sú tu evidované lokality s výskytom vzácných a ohrozených druhov rastlín, čo je charakteristické pre širšie okolie riešeného územia.

Krajina, krajinný obraz, scenéria, stabilita, ochrana

Krajina

Súčasná krajinná štruktúra (SKŠ) predstavuje komplex antropicko - biotických prvkov v krajine, ktoré tvoria súbory prirodzených a antropicky čiastočne resp. úplne pozmenených dynamických systémov resp. novoutvorených umelých prvkov. Podrobná štruktúra SKŠ hodnoteného územia je uvedená v nasledovnej tabuľke:

Katastrálne územie	Poľnohospodárska pôda (%)						Nepoľnohospodárska pôda (%)			
	orná pôda	chmeľnice	vinice	záhrady	ovocné sady	TTP	lesy	vodné plochy	Zastav. plochy	Ostat. plochy
Streda nad Bodrogom	76,9						23,09			
	49	0	5,33	3,99	0	18,56	8,11	3,65	7,09	4,23
Somotor	79,79						20,2			
	58,6	0	2,59	5,3	0,36	12,92	0	7,01	8,18	4,99
Strážne	85,52						14,47			
	45,3	0	0,6	2,21	0,06	37,33	1,23	8,32	4,53	0,37
Veľký Horeš	86,83						13,16			
	53,68	0	0	2,99	0	30,14	0	3,67	6,81	2,67

Zdroj: www.beiss.sk

Z hľadiska fyziognómie rozlišujeme v krajinnej štruktúre riešeného územia tieto časti:

- prevláda poľnohospodárska štruktúra (poľnohospodárska krajina s ornou pôdou a trvalými trávnatými porastmi, záhumienky)
- menej je zastúpená prirodzená krajinno-ekologická štruktúra (vodné plochy, lúky, pasienky, brehové porasty vodných tokov, rozptýlená stromová a krovitá zeleň)
- urbánnu štruktúra predstavujú sídla, dopravné trasy, záhrady).

Krajinný obraz, scenéria krajiny

Širšie dotknuté územie možno charakterizovať ako poľnohospodársky intenzívne využívanú rovinatú krajinu bez zastúpenia pôvodných lesných spoločenstiev. V krajine je veľmi slabé zastúpenie stromov a krovín. V k. ú. Veľký Horeš výrazne pôsobia pieskové duny. Rovinatým územím východoslovenskej nížiny preteká niekoľko vodných tokov, ktoré sú opatrené vodohospodárskymi úpravami proti záplavám – ochranné hrádze a systém kanálov odvádzajú vodu z územia. Scenériu krajiny dotvárajú plošne menej výrazne zastúpené obytné, hospodárske a poľnohospodárske objekty okolitých obcí. Obce majú vidiecky charakter, staršie stavby sú riešené formou hospodárskych usadlostí.

V krajinnom priestore vystupuje železničná trať ako už zabudovaný prvok. Riešené územie železničnej trate má charakter výrazne zmenenej krajiny, ktorá predstavuje antropogénny prvok krajiny. Pre riešený úsek železničnej trate a jeho okolie je charakteristická najmä orná pôda a trvalé trávnaté porasty intenzívne používané. Miestami prechádza trasa zarastajúcimi trvalými trávnatými porastmi, mozaikovými štruktúrami a nepatrnými úsekmi listnatých lesov. Začiatok a koniec riešeného úseku trate prechádza zastavaným územím obcí Streda nad Bodrogom a Veľký Horeš.

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k narušeniu scenérie územia z hlavných pozícií vnímania.

Stabilita

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, polo prirodzenými až antropogénnymi prvkami v sledovanom území.

Ekologicky najstabilnejšie na posudzovanom území sú lesné porasty pôvodných spoločenstiev a brehové spoločenstvá. Ekologicky stredne stabilné sú plochy lúk. Najnižšiu ekologickú stabilitu majú územia s vysokým podielom ornej pôdy a zastavané územia. Ekologickú stabilitu zastavaných území zlepšujú záhrady a verejná zeleň.

Prehľad ekologickej stability na dotknutých katastrálnych územiach je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Katastrálne územie	Klasifikácia ekologickej stability (%)		
	Priestor ekologicky stabilný	Priestor ekologicky stredne stabilný	Priestor ekologicky nestabilný
Streda nad Bodrogom	11,76	32,12	56,1
Somotor	7,02	26,18	66,78
Strážne	9,55	40,6	49,84
Veľký Horeš	3,67	35,82	60,5

www.beiss.sk

Z uvedených údajov je zrejmé, že na všetkých dotknutých katastrálnych územiach prevláda ekologicky nestabilný až stredne stabilný priestor, čo je odrazom najmä vysokého podielu poľnohospodársky obrábaných plôch, v menšej miere zastavaného územia obcí.

Líniu územia železničnej trate, ktorej priestor bol značne ovplyvnený antropogénnou činnosťou, považujeme za územie s najnižšou ekologickou stabilitou.

Ochrana prírody

Chránené územia prírody

Zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov definuje druhovú ochranu, územnú ochranu a ochranu drevín.

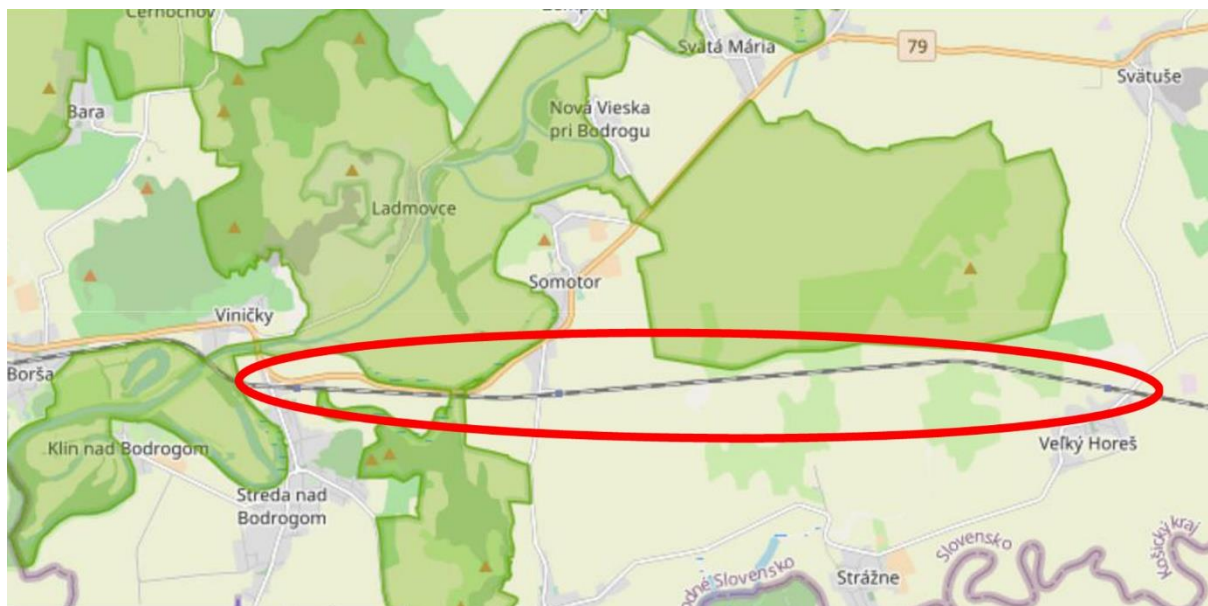
Chránené územia národnej siete

Veľkoplošné chránené územia - v okrese Trebišov je vyhlásené 1 veľkoplošné chránené územie - Chránená krajinná oblasť Latorica s celkovou výmerou 23 198,46 ha. Územie CHKO zasahuje aj do okresu Michalovce. V okrese Trebišov sa nachádza v k. ú. Bačka, Boľ, Borša, Boľany, Brehov, Cejkov, Černochovej, Čierna, Kapoňa, Klin nad Bodrogom, Kráľovský Chlmec, Ladmovce, Leles, Malá Bara, Malá Trňa, Malý Horeš, Malý Kamenec, Nová Vieska pri Bodrogu, Pavlovo, Poľany, Rad, Slovenské Nové Mesto, Soľnička, Somotor, Strážne, Streda nad Bodrogom, Svätá Mária, Svinice, Věč, Veľká Bara, Veľký Horeš, Veľký Kamenec, Viničky, Vojka, Zatín, Zemplín.

Územie CHKO Latorica zahŕňa hlavný tok Latorice a dolnú časť toku Laborca a Ondavy so sústavou mŕtvych ramien, s príľahlými lužnými lesmi a aluviálnymi lúkami.

Existujúca železničná trať v riešenom úseku Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš je v kontakte s územím CHKO Latorica, resp. v k. ú. Streda nad Bodrogom ním prechádza, vid'. nasledujúca mapka:

Mapa CHKO Latorica



 veľkoplošné chránené územie

Zdroj: www.sopsr.sk

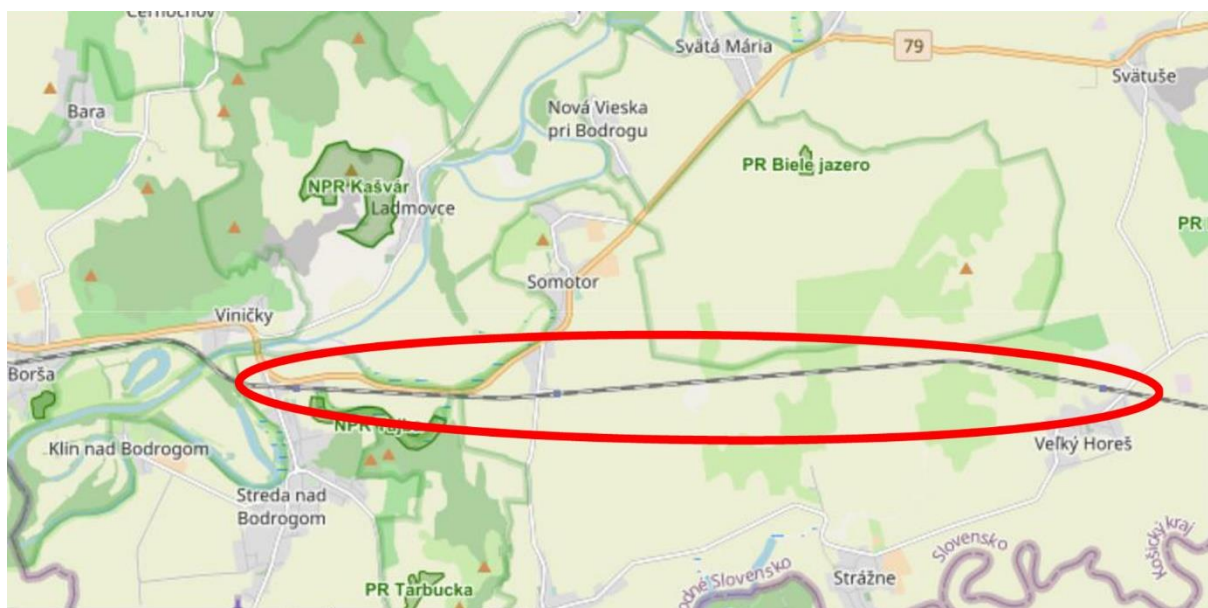
Maloplošné chránené územia - v okrese Trebišov sa nachádza 17 maloplošných chránených území, z ktorých do k. ú. Streda nad Bodrogom zasahuje:


NPR Tajba s výmerou 237 600 m². NPR predstavuje močiarne spoločenstvá mŕtveho ramena s náleziskom vzácnaj korytnačky močiarnej. Na území platí 5. stupeň ochrany.

PR Tarbucka s výmerou 109 500 m² bola vyhlásená na ochranu posledného zvyšku pieskomilných spoločenstiev Východoslovenskej nížiny so vzácnym klinčekom piesočným. V PR sa vyskytuje ojedinelý geomorfický zjav - viate piesky na andezitových kopcoch. Na území platí 5. stupeň ochrany.

Uvedené maloplošné chránené územia nachádzajúce sa v k. ú. Streda nad Bodrogom sú situované južne od existujúcej železničnej trate, vid'. nasledujúca mapka:

Mapa maloplošných chránených území



 maloplošné chránené územie

Zdroj: www.sopsr.sk

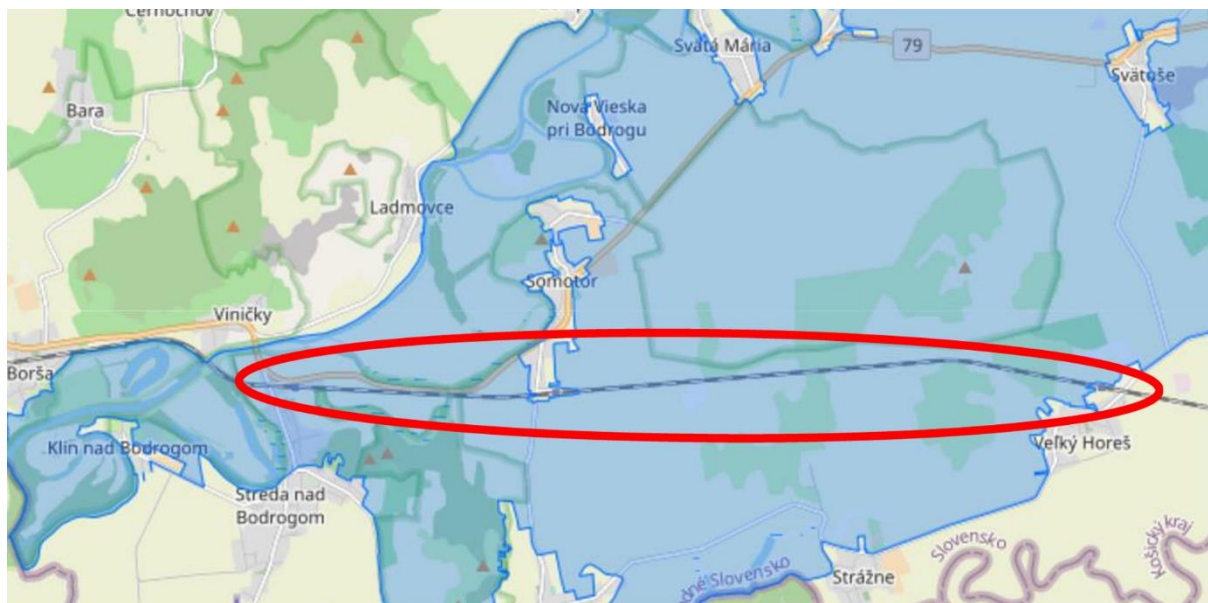
Súvislá európska sústava chránených území Natura 2000

Chránené vtáčie územia (CHVÚ)

Železničná trať v celom riešenom úseku Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš je vedená v území SKCHVU015 Medzibodrožie, ktoré má výmeru 33 753,7 ha. CHVÚ bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleného, bociana čierneho, brehule hnedej, bučičika močiarného, bučičika trstového, ďatľa hnedkavého, ďatľa prostredného, haje tmavej, hrdličky poľnej, bučičika nočného, chochlačky bielookej, chriašteľa malého, chriašteľa poľného, kačice chrapľavej, kalužiaka červenonohého, kane močiarnej, kane popolavej, krutihlava hnedého, ľabtušky poľnej, muchárika bieločrkého, muchára sivého, penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, rybára bahenného, rybára čierneho, rybárika riečného, škovránka stromového, strakoša červenochrbtého, strakoša kolesára, včelára lesného, včelárika zlatého, volavky bielej, volavky purpurovej, volavky stribristej, výrika lesného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.

Trasa železničnej trate v rámci CHVÚ je znázornená v nasledujúcej mapke:

Mapa CHVÚ Medzibodrožie



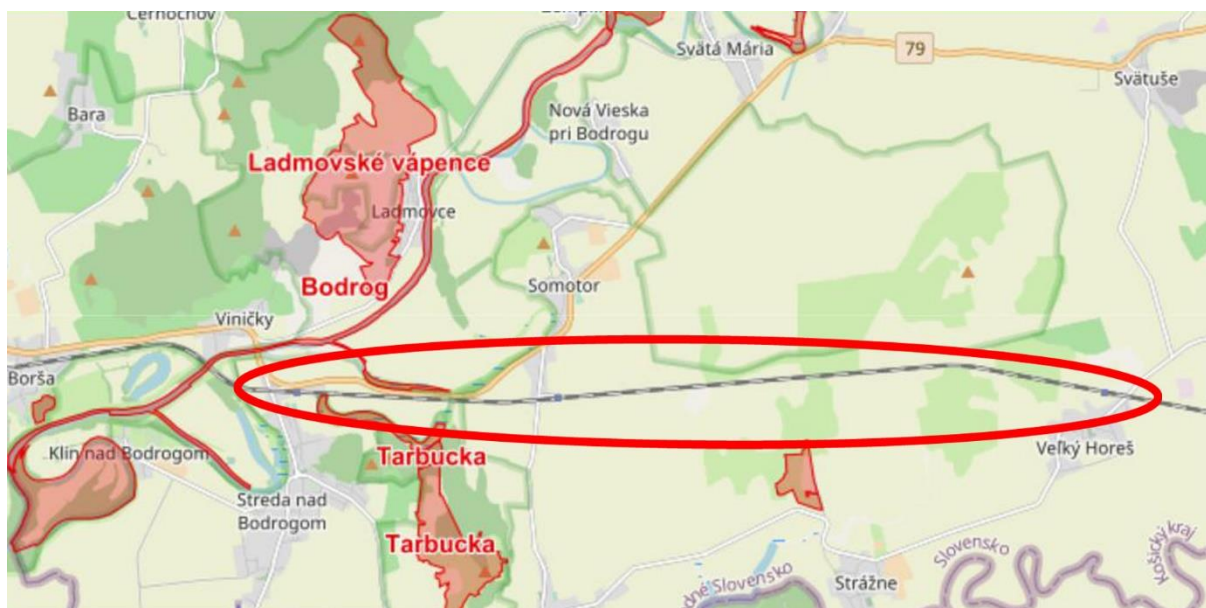
CHVÚ

Zdroj: www.sopsr.sk

Územia európskeho významu (ÚEV) - podľa evidencie ŠOP SR, v okrese Trebišov sa nachádza 11 ÚEV, v ktorých predmetom ochrany sú biotopy a druhy fauny.

Existujúca železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho ÚEV. Najbližšie k hodnotenému územiu, južne od trate sa nachádza SKUEV0019 Tarbucka a SKUEV0030 Horešské lúky. Severne je to SKUEV0006 Latorica, vid'. mapka.

Mapa území európskeho významu



ÚEV

Zdroj: www.sopsr.sk

Územia chránené podľa medzinárodných dohovorov

Mokrade

Podľa evidencie ŠOP SR medzinárodne významnou mokradou v okrese Trebišov je Latorica. Územie zahŕňa časť medzihrádzového priestoru rieky Latorica od hraníc s Ukrajinou po sútok s Laborcom na území CHKO Latorica v južnej časti Východoslovenskej roviny, so spleťou ramien, periodicky zaplavovaných biotopov, s prifaľnými lužnými lesmi a aluviálnymi lúkami a pasienkami.

Národne významné mokrade okresu sú: Bolianske rašelinisko (Kráľovský Chlmec, Boľ) 14 ha, Tajba (Streda nad Bodrogom) plocha 27 ha, Tice Hrušov-Boľ (Hrušov, Rad, Boľ, Svinice, Zátín) 150 ha a Veľké jazero (Vojka) 8 ha.

V okrese Trebišov sa nachádza 12 regionálne významných mokradí: v k. ú. Borša, Klin nad Bodrogom, Nová Vieska, Nový Ruskov, Rad, Somotor, Strážne, Svinice, Veľké Ozorovce, Veľké Trakany, Veľký Kamenec, Vojka, Zátín a Zemplín.

V okrese Trebišov sa nachádza 5 mokradí s lokálnym významom, z ktorých žiadne sa nenachádza na dotknutých katastrálnych územiach, ktorými prechádza železničná trať.

Lokalita navrhovanej činnosti nezasahuje do územia žiadnej z uvedených mokradí.

Chránené stromy

Na území okresu Trebišov eviduje ŠOP SR celkom 5 chránených stromov, z toho ani jeden v lokalite navrhovanej činnosti, resp. v jej blízkom okolí.

Železničná trať a jej ochranné pásmo sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nenachádzajú sa tu žiadne vyhlásené ani navrhované veľkoplošné alebo maloplošné chránené územia. Riešené územie je súčasťou území európskeho významu Natura 2000.

Pozdĺž železničnej trate nebol zaznamenaný výskyt chránených rastlinných druhov európskeho alebo národného významu. Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje výrub žiadneho stromu.

Územný systém ekologickej stability

Podľa RÚSES okresu Trebišov (SAŽP, 2012), v hodnotenom území resp. v jeho okolí boli identifikované nasledovné prvky ÚSES:

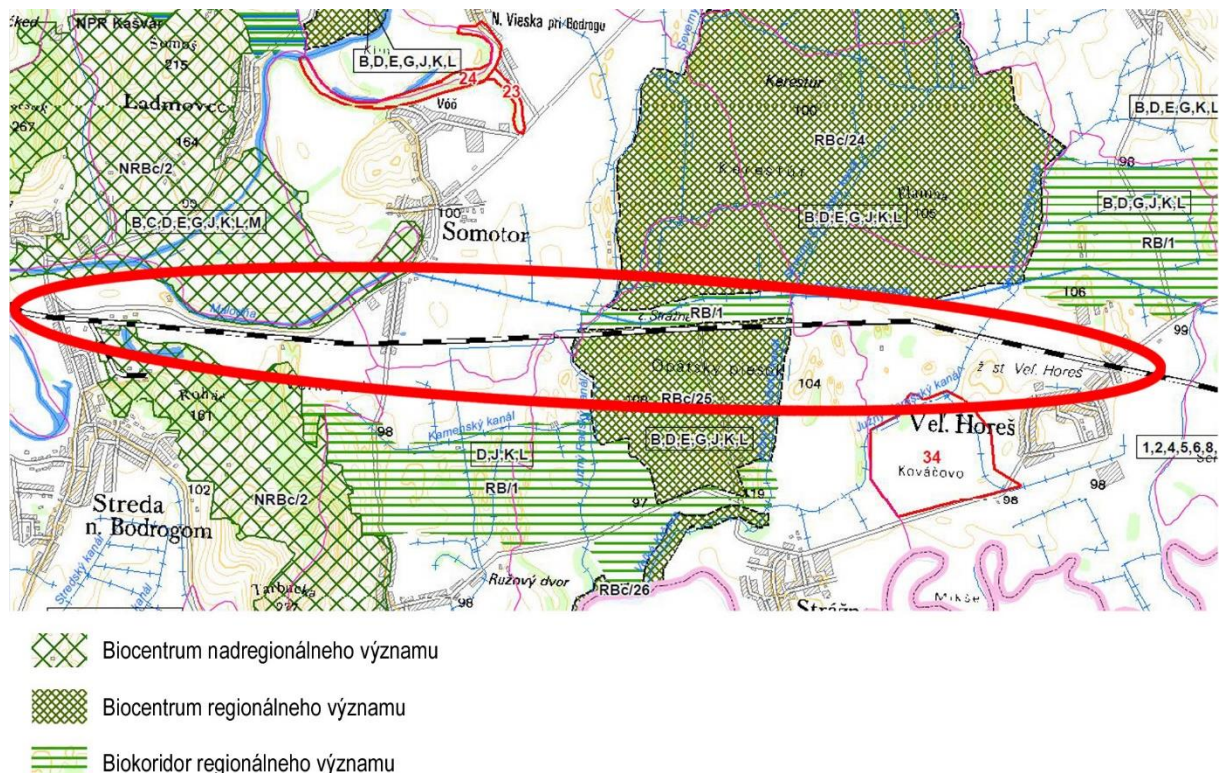
Biocentrá a biokoridory

Podľa RÚSES okresu Trebišov, železničná trať v úseku na rozhraní k. ú. Somotor a k. ú. Veľký Horeš prechádza severnou časťou regionálneho biocentra RBc Opátske piesky (RBc/25). Výmera biocentra je 384,63 ha. Územie biocentra zahŕňa rozsiahle opustené pieskovisko, v ktorom bol zaznamenaný výskyt viacerých vzácnych druhov flóry a fauny. RBc je súčasťou VCHÚ (CHKO Latorica) a území NATURA 2000 (SKCHVU015 Medzibodrožie a SKUEV0030 Horešské lúky).

Ekostabilizačným opatrením v území RBc/25 je zachovanie súčasného spôsobu hospodárenia, t. j. pravidelné kosenie a spásanie trvalých trávnatých porastov, zrušiť nelegálne rozorávanie pasienkov, regulovať vodné hospodárenie v území, zohľadňovať požiadavky odborných orgánov ochrany prírody a krajiny, zabrániť znečisťovaniu územia.

Severne od železničnej trate v tomto úseku je vymedzené RBc/24 Kerestúr, ktoré s RBc/25 spája regionálny biokoridor RB/1 Kašvár, Tajba – Opátske piesky – Kerestúr – Horešské lúky – Veľký kopec – Čierna hora – Fejsés – Kapoňa, ktorý ich spája s južnou časťou nadregionálneho biocentra NRBc/2 Kašvár, Tajba v k. ú. Streda nad Bodrogom. Severná časť NRBc/2 je vymedzená severne od trate, na rozhraní k. ú. Streda nad Bodrogom a k. ú. Somotor. Železničná trať neprechádza územím NRBc/2, vid' mapa.

RÚSES okresu Trebišov



Zdroj: RÚSES okresu Trebišov

V okrese Trebišov bolo vyčlenených 13 ekologicky významných segmentov, z ktorých žiaden sa nenachádza v riešenom území ani v jeho blízkom okolí.

Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

Obyvateľstvo, jeho aktivity



Streda nad Bodrogom

Prvá písomná zmienka obce je z roku 1270. V roku 1355 sa spomína obec s dvoma sídliskami a to Kostolná Streda a Trhová Streda. Obec má staré osídlenie. Spomína sa v rokoch 1270-1272, 1331 ako Zeredahel, z roku 1329 ako Keth Zeredahel, z roku 1358 ako Eghazos Zerdahel, Wassarus Zerdahel, z roku 1927 ako Streda nad Bodrogom, maďarsky Bodrogszerdahely. V roku 1358 patrila Szerdahelyiovcov, v roku 1438 aj Soósovcom zo Solivaru, v 16. storočí Serédyovcom. V roku 1715 mala obec 7 obývaných a 40 opustených domácností. Často striedala zemepánov. V roku 1787 mala 77 domov a 58 obyvateľov, v roku 1828 mala 136 domov a 1007 obyvateľov. V 19.-20. storočí vlastnili tunajšie majetky rodiny Josikovcov, Oroszovcov, Vécseyovcov. Obyvatelia sa zaoberali poľnohospodárstvom, vinohradníctvom, ovocinárstvom, výrobou pletiva z rákosia. Za I. ČSR poľnohospodársko – vinohradnícka obec. V rokoch 1938-1944 bola obec pripojená k Maďarsku.

Rozloha územnej jednoty 2 263 ha
Nadmorská výška stredu obce 101 m n.m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011 spolu 2 239, z toho 1 035 (M) a 1 204 (Ž), priemerný vek 39,95
Zdroj: ŠÚ SR

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť maďarská (53,80%) a slovenská (36,90%), ostatné národnosti (rómska, rusínska, česká, nemecká, poľská, chorvátska), nezistené (6,00%).

Občiansku vybavenosť obce tvoria pošta, kostol, dom smútku, cintorín a kultúrne stredisko. Oblasť sociálnej starostlivosti v obci zastrešuje Domov dôchodcov a klub dôchodcov. Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a základnou školou.

Zdravotnícka starostlivosť v obci je poskytovaná niekoľkými ambulanciami všeobecných lekárov pre deti a dospelých, ambulancií odborných lekárov a stomatológov.

V oblasti športu funguje v obci futbalový klub TJ ŠM Streda nad Bodrogom, obecný stolnotenisový klub a športová strelba.



Somotor

Po prvej svetovej vojne pripadla obec na základe Trianonskej mierovej zmluvy Československej republike. V novembri 1938 po Viedenskej arbitráži pripadla obec Maďarsku. Po druhej svetovej vojne bola opätovne pričlenená k Československej republike.

V súčasnosti katastrálne územie Somotor pozostáva z troch samosprávne scelených, pôvodne samostatných obcí: Somotor, Véc a Nová Vieska.

Somotor – prvá písomná zmienka o obci je z roku 1263, spomína sa v kráľovskej darovacej listine ako: „terrum Somotor“. Ďalšia zmienka je vo vatikánskom zozname vyberačov pápežskej desatiny, kde sú formy názvu: „Zumuthur, Zomathov, Zamathor, Somotor“. Názov „Zomothor“. Súčasná maďarská forma pomenovania – „Szomotor“ – sa ustálila koncom 18. storočia. V roku 1927 bol zavedený v súčasnosti používaný názov „Somotor“.

Véc – niekdajšia samostatná obec je súčasťou obce Somotor od roku 1943. S jeho názvom sa stretávame v málo dôveryhodných zdrojoch od 13. storočia, a to vo formách „Velche, Veche“. V overených zdrojoch ho nachádzame až v záznamoch z 15. storočia ako „Vech“. Dnešná forma názvu „Vécs“ sa ustálila v druhej polovici 18. storočia. Slovenský prepis názvu obce bol v roku 1948, keď časť obce dostalo pomenovanie „Véč“.

Nová Vieska – Kisújlak – táto, v podstate aj dnes samostatne lokalizovaná obec bola samosprávne včlenená do obce Somotor až v druhej polovici 20. storočia. Prvá písomná zmienka pochádza zo zoznamov vyberačov pápežskej desatiny, v rokoch 1332-1337, kde sa uvádza pomenovanie „Wylak, Vilhak“. V 15. storočí sa stretávame s názvom „Kyswylak“. Súčasná maďarská písaná forma sa ustálila v druhej polovici 18. storočia v podobe „Kis Újlak“ V roku 1927 dostáva obec úradný názov „Malý Újlak“ a v roku 1948 dostáva obec súčasný názov „Nová Vieska“. Názov obce jednoznačne dokladuje maďarský pôvod pomenovania a poukazuje na to, že obec vznikla o niečo neskoršie ako okolité obce.

Rozloha územnej jednoty 1 630 ha
Nadmorská výška stredu obce 98 m n.m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011 spolu 1 571, z toho 755 (M) a 816 (Ž), priemerný vek 39,35
Zdroj: ŠÚ SR

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť maďarská (68,20%) a slovenská (28,00%), ostatné národnosti (rómska, rusínska, ukrajinská, poľská), nezistené (3,00%).

Občiansku vybavenosť obce tvoria pošta, kostoly rímskokatolíckej, gréckokatolíckej a reformovanej cirkvi, domy smútku, cintoríny, amfiteáter, kultúrny dom. V obci sídli Obvodné oddelenie PZ, Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny, Streda nad Bodrogom - odbor sociálnych vecí a odbor služieb zamestnanosti.

V obci sa nachádzajú zariadenia sociálnej starostlivosti a to dom dôchodcov, krízové centrum, a vývarovňa pre sociálne slabých obyvateľov. Sú tu situované aj sociálne byty. Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a dvoma základnými školami ktorých súčasťou je školská jedáleň.

Zdravotnícka starostlivosť v obci je poskytovaná niekoľkými ambulanciami všeobecných lekárov pre deti a dospelých, ambulancií odborných lekárov a stomatólogov. Najbližšia nemocnica s poliklinikou je v Trebišove a v Kráľovskom Chlmci.

V oblasti športu funguje v obci futbalový klub a obecný stolnotenisový klub.



Strážne

Prvá písomná zmienka o obci je zo 14. storočia – spomína sa ako Wrus, Ewrws, Óros. Sídliisko založili vojaci, strážcovia pohraničného pásma Uhorska z podnetu arpádovských kráľov. Predpokladá sa, že sídliisko pochádza z druhej polovice 11. st. Na prelome 13. a 14. storočia bola obec vo vlastníctve šľachticov. Synovia Pavla z rodu Gutkeled ju v roku 1310 zámenou dali Andrejovi - synovi Dionýza z Brehova, príslušníkovi rodu Kaplon. Ten už v roku 1311 výmenou dal obec Matúšovi, Bodovi a Tomášovi, synom Konráda.

V súvislosti s výmenou vznikli a zachovali sa najstaršie písomné správy o obci. V 15. – 17. storočí boli jej zemepánmi postupne zemaná z Malých Trakan a Moreovci. V roku 1600 malo sídliisko 21 obývaných poddanských domov, kostol, faru a školu. V 17. storočí sedliacke domácnosti chudobneli a ubúdalo ich. Pri Strážnom sa v stredoveku nachádzali osady a dediny Akalszeg, Budilov, Krepšsa, ktoré však zanikli.

Rozloha územnej jednoty 1 671 ha
Nadmorská výška stredu obce 99 m n.m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011 spolu 653, z toho 321 (M) a 332 (Ž), priemerný vek 40,14
Zdroj: ŠÚ SR

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť maďarská (89,00%) a slovenská (8,80%), ostatné národnosti (rómska, rusínska, ukrajinská), nezistené (0,50%).

V oblasti občianskej vybavenosti a služieb má obec k dispozícii knižnicu, 2 kostoly, dom smútku, cintorín, kultúrny dom. V oblasti sociálnej starostlivosti pôsobí v obci Centrum sociálnej starostlivosti (denné centrum dôchodcov, výdaj jedla a pod.).

Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou. Zdravotnícka starostlivosť v obci nie je poskytovaná. Najbližšie zdravotné stredisko a nemocnica je v Kráľovskom Chlmcí vzdialenom 5 km od obce.

V oblasti kultúry pôsobí v obci spevácky súbor Kőkút, Egyházi énekkar, divadelná skupina - KARCSA kisszínpad, svoju základnú organizáciu tu má Csemadok. Pravidelne sa v obci usporadúva Deň maďarskej kultúry. V obci funguje futbalový klub.



Veľký Horeš

Najstaršie písomné správy o obci sú v listine kráľa Ondreja II. z roku 1214. V písomných záznamoch z 13. a 14. storočia sa obec zväčša spomína ako Gerus, od konca 14. storočia Geres, od 15. storočia pravidelne Nagh Geres. Na prelome 16. a 17. storočia bol Veľký Horeš veľkou dedinou s poddanským i farským obyvateľstvom. Na prelome 17. a 18. storočia bol Veľký Horeš už len malou dedinou.

Obyvatelia obce sa zaoberali poľnohospodárstvom a vinohradníctvom čo určuje charakter obce až do dnešnej doby.

Rozloha územnej jednoty 1 824 ha
Nadmorská výška stredu obce 99 m n.m.
Počet obyvateľov podľa SOBD 2011 spolu 1 048, z toho 511 (M) a 537 (Ž), priemerný vek 38,41 *Zdroj: ŠÚ SR*

Národnostná štruktúra: dominuje národnosť maďarská (75,50%) a slovenská (19,30%), ostatné národnosti (rómska, rusínska, ukrajinská), nezistené (2,50%).

Občiansku vybavenosť obec tvoria dva kostoly, dom smútku, dva cintoríny, kultúrny dom. Sociálnu starostlivosť v obci zabezpečuje zariadenie sociálnej starostlivosti.

Infraštruktúra vzdelávania je zastúpená materskou školou a základnou školou. Zdravotnícka starostlivosť v obci nie je poskytovaná. Najbližšie ambulancie a nemocnica sú v Kráľovskom Chlmcí. V oblasti športu má obec futbalové ihrisko a školské ihriská.

Priemysel a poľnohospodárstvo

Priemyselná výroba je v okrese Trebišov zastúpená elektrotechnickým, strojárskym a potravinárskym priemyslom. Žiadne z uvedených priemyselných aktivít sa nenachádza na dotknutom území.

Riešené katastrálne územia sa nachádzajú v priaznivých prírodných podmienkach pre poľnohospodársku výrobu. Orná pôda je využívaná súkromnými agropodnikateľmi a poľnohospodárskymi družstvami. Poľnohospodárska výroba je zameraná na pestovanie obilnín, cukrovej repy, kukurice a pod.. Na riešenom území pôsobia poľnohospodárske družstvá Strážne a spoločnosť Agroreal, a. s. Streda nad Bodrogom, ktoré sú zamerané na rastlinnú a živočíšnu výrobu. Na južných svahoch Zemplínskych vrchov sa nachádzajú ovocné sady a rozsiahle vinohrady. Kataster obce Veľký Horeš je zaradený do Kráľovo-Chlmeckého vinohradníckeho rajónu.

Technická infraštruktúra a doprava

Technická infraštruktúra

Zásobovanie elektrickou energiou

Zásobovanie elektrickou energiou v Košickom kraji je z vlastných zdrojov – elektrárne na území kraja a nadradenej prenosovej sústavy 400 a 220 kV. Hlavným zdrojom sú elektrárne Vojany I a II, Tepláreň Košice, Tepláreň U. S. Steel Košice a Vodná elektráreň Ružín. Ostatné zdroje zohrávajú pri zásobovaní kraja menšiu úlohu.

Elektrická stanica VVN/VN – distribučná sústava sa nachádza v Trebišove (2x40 MVA), na ktorú nadväzuje distribučné vedenie 110 kV. Dodávka elektrickej energie pre obce je zabezpečená z vonkajších 22 kV vzdušných vedení, 22 kV prípojkami. Na uvedené vedenie sú napojené distribučné transformovne – zásobujú bývanie, vybavenosť a výrobné zariadenia.

Lokalita navrhovanej činnosti je napojená na rozvody elektrickej energie. Trať je elektrifikovaná jednosmernou prúdovou sústavou 3kV. Na riešenom území sa nachádzajú podzemné elektrické vedenia NN.

Zásobovanie plynom

Územím Košického kraja prechádza medzištátny plynovod (MŠP) Bratstvo DN 700 PN 64 a sústava tranzitných plynovodov 3 x DN 1200 PN 75, 1 x DN 1400 PN 75, 2 x DN 1400 PN 75. Jeho trasa vedie z Ukrajiny cez územie SR. V okrese Trebišov je trasa vedená v severnej časti okresu (mimo územia navrhovanej činnosti).

Dotknuté obce sú plynofikované. Na plyn sú obce napojené STL plynovodom od regulačnej stanice v Malom Horeši. Plynovod vedie z obce Veľký Horeš ďalej do obcí Strážne, Somotor, Vyšný Kamenec, Nižný Kamenec a Streda nad Bodrogom.

Prevádzka navrhovanej činnosti nie je napojená na rozvod plynu.

Zásobovanie vodou

Obce riešeného územia sú zásobované pitnou vodou prostredníctvom vybudovaného rozvodu verejného vodovodu, z Pobodrožského skupinového vodovodu.

Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje napojenie na rozvod pitnej vody.

Kanalizácia

Obce riešeného územia nemajú vybudovanú kanalizačnú sieť. Splaškové vody sú odvádzané do žump a septikov. Dažďové vody z územia obcí sú odvedené ryhami, cestnými priekopami a jarkami do kanálov. Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje odvádzanie splaškových odpadových vôd.

Zásobovanie teplom

V súčasnosti obyvatelia dotknutých obcí na vykurovanie objektov využívajú plyn, elektrickú energiu alebo sa vrátili k tuhému palivu, resp. k alternatívnym zdrojom. Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje napojenie na rozvod zásobovania teplom.

Telekomunikácie

Z hľadiska napojenia na telefónnu sieť patria obce riešeného územia do primárnej oblasti Michalovce (056). Z hľadiska telekomunikačného trhu na tomto území pôsobí niekoľko operátorov. Územie je pokryté signálom všetkých mobilných operátorov, ktorí okrem hlasových služieb ponúkajú aj služby dátové. Väčšina domov má pevnú telefónnu linku. Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje napojenie na telekomunikačnú sieť.

Doprava

Cestná doprava

Okresom Trebišov prechádzajú nasledovné hlavné dopravné osi:

- severnou časťou okresu prechádza cesta I/50 (Košice – Sečovce – Michalovce) v smere V-Z,
- cesta I/79 v trase Vranov nad Topľou – Hriadky – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Kráľovský Chlmec – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/UA tvorí pozdĺžnu S-J dopravnú os okresu. Pokračovanie cesty I/79 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely má medzinárodný význam pre osobnú a tovarový styk s MR.

Dopravný skelet okresu tvoria aj cesty II. triedy. Južná časť okresu je napojená cestou II/552 v trase Košice – Slanec – Zemplínsky Klečenov – Zemplínske Jastrabie – smer Veľké Kapušany. Úsek cesty II/555 Kráľovský Chlmec – Leles – Veľké Kapušany – Michalovce vo východnej časti okresu má dôležitý hospodársky medziokresný význam.

Základnú cestnú sieť riešeného územia tvorí cesta I/79 tangujúce obce Streda nad Bodrogom a Somotor. Cestnú sieť dotknutých obcí tvoria cesty III. triedy. V Strede nad Bodrogom sú to cesty III/3686, III/3687, III/3688 a III/3691. V obci Somotor sú to cesty III/3692 a III/3693. Zastavaným územím ovce Veľký Horeš prechádza cesta III/3690. Obytnú zónu obce Strážne okrajovo tanguje cesta III/3690.

Železničná doprava

Územím okresu Trebišov vedú významné železničné ťahy:

- základný železničný ťah štátna hranica s UA – Čierna nad Tisou – Slovenské Nové Mesto – Košice – Žilina – Bratislava, využívaný na nákladnú a osobnú dopravu. Trať tvorí západno – východnú dopravnú os Košického kraja s celoštátnym a medzinárodným významom, je súčasťou európskeho koridoru č. V (C-E 40),
- železničný ťah Michalany – Trebišov – Strážske – Humenné – Palota – Lupkov (PR),
- železničná trať Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely MÁV slúži pre osobnú aj nákladnú dopravu. Pohraničná trať nie je elektrifikovaná.

Navrhovaná traťový úsek Streda nad Bodrogom – Veľký Horeš je v kontakte so severnou časťou zastavaného územia obce Streda nad Bodrogom, južnou časťou obce Somotor a severnou časťou zastavaného územia obce Veľký Horeš.

Letecká doprava

Najbližšie medzinárodné letisko sa nachádza v krajskom meste Košice. Jeho využitie sa v súčasnosti orientuje na civilnú vnútroštátnu dopravu, medzinárodnú osobnú a nákladnú dopravu. Ďalšie linky najmä medzinárodné sú nepravidelné a lietajú do všetkých častí sveta (turistické, podnikateľské, preprava tovaru a pod.).

Na území okresu Trebišov sa v súčasnosti nachádzajú 3 prevádzkované letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve: Kráľovský Chlmec, Streda nad Bodrogom a Zemplínska Teplica.

Prevádzka navrhovanej činnosti nemá väzby na leteckú dopravu.

Hromadná doprava obyvateľov

Dopravu obyvateľov do okolitých obcí, resp. do okresného sídla Trebišov a krajského sídla Košice zabezpečuje verejná autobusová doprava spoločnosti SAD – Košická dopravná spoločnosť, a. s., Košice.

Rekreácia a cestovný ruch

Pre riešené územie nie je charakteristický cestovný ruch. Pôvodné, staršie rodinné domy v obciach poskytujú potenciál pre chalupárstvo. Okolité vodné plochy umožňujú rybolov. Pre širšie okolie je charakteristický cestovný ruch po vinohradníckych lokalitách, napr. Tokajská a Kráľovsko-Chlmecká

vínna cesta, vedená po centrách Tokajskej vinohradníckej oblasti a Kráľovskochlmeckého vinohradníckeho rajónu. Potenciálom sú cyklotrasy k. ú. obcí Somotor a Streda nad Bodrogom, ktoré sa napájajú na cyklotrasy v Tokajskej oblasti.

Z turistických atrakcií v širšom okolí sú významné: hrad a kaštieľ vo Veľkom Kamenci, hrad a kaštieľ v Kráľovskom Chlenci, CHKO Latorica – lužné lesy s typickou flórou a faunou, mŕtve ramená Karcsa a Tajba s výskytom korytnačky močiarnej. Na víkendové rekreačné aktivity sú využívané aj blízke strediská cestovného ruchu v Maďarskej republike

Lokalita navrhovanej činnosti ani jeho najbližšie okolie nie je využívané ako rekreačná oblasť a s podobnou funkciou sa v tejto lokalite ani v budúcnosti neuvažuje.

Kultúrohistorické hodnoty územia

Pamiatkové územia

Podľa evidencie PÚ SR sa v zastavaných územiach dotknutých obcí nachádza niekoľko národných kultúrnych pamiatok (ďalej NKP):

- v obci Streda nad Bodrogom je evidovaných 10 NKP,
- v obci Somotor je to 1 NKP – Kalvínsky kostol,
- v obci Veľký Horeš je to 1 NKP – Kalvínsky kostol,
- v obci Strážne sa nenachádza žiadna NKP.

Lokalita navrhovanej činnosti nie je súčasťou žiadnej NKP.

Archeologické a paleontologické náleziská

V k. ú. obce Streda nad Bodrogom Archeologický ústav SAV Nitra eviduje nasledovné archeologické náleziská:

- poloha Vérhomok Nálezy kamenných artefaktov – paleolit
- poloha Zompod Sídliisko badenskej kultúry – neolit
- poloha Komposdomb
- poloha Akasztódomb
- poloha Bakhegy
- poloha Balványhegy

Zdroj: ÚPD obce Streda nad Bodrogom

Archeologické náleziská v k. ú. Somotor:

- poloha Somotorská hora
 - nálezisko rodového pohrebiska zo stredoveku z 11.-12. stor.
 - sakrálna stavba – rozobraná – bola najskôr pri cintoríne
 - preskúmaný príkostolný cintorín zo stredoveku (13.-16. stor.)
 - predpokladané opevnenie zo stredoveku (12.-13.stor.)
- poloha Zárez poľnej cesty – sídliskové nálezy z včasného stredoveku (9.-11.stor.)
- Veľký Čomotov – sídliskové nálezy zo staršej doby bronzovej a včasného stredoveku (8.-13.stor.)
- poloha Močidlá – sídliskové nálezy z neolitu, doby bronzovej, z včasného až vrcholného stredoveku (9.-12.stor.)
- Záhrada Š. Káčika č.d.4 - sídliskové nálezy z eneolitu, včasného až neskorého stredoveku (8.15.stor.)
- poloha Pri cintoríne – sídliskové nálezy z vrcholného stredoveku (12.-13.stor.)
- poloha Kyseľova zem – sídliskové nálezy z vrcholného stredoveku (11.-13.stor.)
- poloha Pošta – nálezy z neskorej doby bronzovej
- poloha Dvor nákupného strediska - – sídliskové nálezy z doby bronzovej Somotor, časť Věč - poloha Zátoň – sídliskové nálezy z vrcholného stredoveku (10.-13.).

- poloha Hollótanya – staré vinice – sídliskové nálezy z praveku, doby rímskej a vrcholného stredoveku (10.- 12. stor.).
- poloha vinohrad Mihály a Menyhérta Kozmu – pohrebisko z prvej pol. 10. stor.)

Zdroj: PHSR obce Somotor

V k. ú. obce *Strážne* sú evidované nasledovné archeologické náleziská:

- poloha Apáthy homok – sídliskové nálezy z eneolitu, doby bronzovej, doby rímskej a včasného až vrcholného stredoveku (7. – 13. stor.)
- poloha Kulsolegelo – sídliskové nálezy z neolitu, eneolitu, včasného stredoveku (9. – 11 stor.) a pohrebisko z vrcholného stredoveku
- poloha Bába homok – sídliskové nálezy z neolitu, doby bronzovej, doby halštatskej, doby laténskej, doby rímskej a vrcholného stredoveku (12. – 13. stor.)
- druhý kopec na sever od železničnej stanice – sídliskové nálezy z praveku
- poloha Gyékos homok – sídliskové nálezy z praveku
- poloha Darvas homok – sídliskové nálezy z eneolitu
- poloha Hégerly homok – sídliskové nálezy z praveku
- poloha Borzhomok – sídliskové nálezy z eneolitu a z doby bronzovej
- poloha Jeger homok – sídliskové nálezy z praveku

Zdroj: PHSR obce *Strážne*

V k. ú. obce Veľký Horeš boli Archeologickým ústavom SAV zaregistrované nasledovné archeologické náleziská:

- poloha Piesková duna na východnom okraji obce / sídliskové nálezy z neolitu, včasnej doby bronzovej, a včasného stredoveku
- poloha Kopec SZ od obce pri železničnom strážnom domku - sídliskové nálezy z vrcholného stredoveku
- poloha Rozhľadňa SV od obce / sídliskové nálezy z doby rímskej a včasného stredoveku
- poloha Vinica družstva na sever od obce tesne pri železničnej stanici - sídliskové nálezy z doby bronzovej, včasného a vrcholného stredoveku
- poloha Pieskovňa družstva - sídliskové nálezy z praveku (Zdroj: ÚPD obce Veľký Horeš).

Lokalita navrhovanej činnosti nie je súčasťou uvedených archeologických lokalít. Výskyt paleontologických nálezisk sa v tomto území nepredpokladá.

Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

Znečistenie ovzdušia

Hodnotenie kvality ovzdušia vyplýva zo zákona 137/2010 Z. z. o ovzduší.

Na kvalitu ovzdušia majú podstatný vplyv emisná záťaž, meteorologické podmienky a rozptylové podmienky, ktoré ovplyvňuje najmä orografia.

Emisie

Na produkcii emisií v území navrhovanej činnosti majú podiel malé a stredné zdroje znečisťovania ovzdušia. Veľký zdroj znečisťovania ovzdušia tu nie je evidovaný. Na celkovom znečistení ovzdušia sa stále viac podieľa aj cestná automobilová doprava, ktorá zvyšuje množstvo emisií z výfukových plynov predovšetkým NO_x, prachových častíc a v menšej miere aj benzo(a)pyrénu. V riešenom území je to najmä automobilová doprava na cestnej komunikácii I/79.

Zvýšená produkcia emisií v území je počas vykurovacieho obdobia, kedy je znečisťovanie ovzdušia spôsobené exhalátmi z domácich kúrenísk na tuhé a plynné palivo. V letnom období je kvalita ovzdušia negatívne ovplyvňovaná intenzívnou poľnohospodárskou činnosťou v území. Napriek všetkým uvedeným vplyvom je znečistenie ovzdušia v dotknutom území minimálne vzhľadom na priaznivé rozptylové podmienky.

Imisná situácia sa na území vybraných miest SR monitoruje v rámci Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia vo vlastníctve SHMÚ a prevádzkovateľov, prostredníctvom monitorovacích staníc. SHMÚ každoročne na základe monitorovania znečistenia ovzdušia navrhuje zoznam oblastí riadenia kvality ovzdušia (ORKO).

Riešené územie nie je oblasťou, ktorá si vyžaduje osobitnú ochranu ovzdušia, preto nemá zriadenú monitorovaciu stanicu na meranie úrovne znečisťovania ovzdušia.

Územie navrhovanej činnosti, ani jej okolie nepatrí do oblasti riadenia kvality ovzdušia.

Najbližšie k hodnotenému územiu sa nachádza monitorovacia stanica v obci Leles, ktorej vlastníkom sú Slovenské elektrárne, a. s. Bratislava. Na tejto monitorovacej stanici v roku 2019 nebola prekročená 24-h limitná hodnota ani ročná limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí pre PM₁₀, ani ostatné znečisťujúce látky SO₂, NO₂, benzén, neprekročili limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí.

Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Kvalita povrchových vôd sa hodnotí podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.

Zdrojom znečistenia povrchových vôd v riešenom území je vypúšťanie znečistených splaškových odpadových vôd a poľnohospodárska činnosť v území.

Najbližšie k riešeným k. ú. sa vykonáva základné monitorovanie a prevádzkové monitorovanie kvality povrchových vôd vo vodnom útvere SKB0001 na toku Bodrog a vo vodnom útvere SKB0024 na toku Somotorský kanál. V roku 2019 bol monitoring vykonávaný v rámci celoslovenskej monitorovacej siete kvality povrchových vôd prostredníctvom SHMÚ v 2 miestach odberu:

- B615000D Bodrog – Streda nad Bodrogom, rkm 6,0
- B634000D Somotorský kanál – Somotor, rkm 3,6

Hodnoty ukazovateľov na týchto monitorovacích miestach nie sú v súlade s požiadavkami na kvalitu vody podľa Prílohy č.1 NV č. 269/2010 Z. z. v nasledovných častiach:

- v časti A (všeobecné ukazovatele kvality vody) na monitorovacích miestach:
 - B615000D (Bodrog – Streda nad Bodrogom) pre CHSK_{Cr}, AOX, N-NO₂
 - B634000D (Somotorský kanál – Somotor) pre O₂, BSK-5, CHSK_{Cr}
- v časti C (syntetické látky) na monitorovacích miestach:
 - B615000D (Bodrog – Streda nad Bodrogom) pre FLU
 - B634000D (Somotorský kanál – Somotor) pre FLU

Požiadavky na všetky ostatné ukazovatele na kvalitu vody uvedené v časti A a C boli na predmetných monitorovacích miestach splnené. Splnené boli všetky ukazovatele v časti B (nesyntetické látky), D (ukazovatele rádioaktivity) a E (hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele kvality vody).

Vysvetlivky:

AOX *absorbované organické halogény*
BSK-5 *biochemická spotreba kyslíka*
EK *fekálne streptokoky (črevné enterokoky)*
FLU *fluórantén*
CHSK Cr *chemická spotreba kyslíka Cr*

KB *koliformné baktérie*
TKB *termotolerantné koliformné baktérie*
KM22 *kultivované mikroorg. 22°C*
N-NO₂ *dusitanový dusík*
O₂ *rozpustený kyslík*

Kvalita podzemných vôd

Sledovanie kvality podzemných vôd je zabezpečované monitorovacou sieťou SHMÚ, výsledky sú hodnotené podľa NV SR č 354/2006 Z. z..

Riešené územie je súčasťou vodných útvarov:

- kvartérneho útvaru SK1001500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov oblasti južnej časti oblasti povodia Bodrog a
- predkvartérneho útvaru SK2005300P Medzizrnové podzemné vody Východoslovenskej panvy.

Kvalita podzemných vôd v týchto útvaroch, zistená v roku 2018 v rámci základného monitorovania podzemných vôd, je uvedená v nasledovných tabuľkách:

Ukazovatele prekračujúce medznú hodnotu v kvartérnych útvaroch podzemnej vody

Útvar podzem. vód	Základné F-CH ukazovatele	Všeob. organic látky	Terénne merania	Stopové prvky	Aromat. uhľovodíky	Chlórované rozpúšťadlá	Polyaromatické uhľovodíky	Pesticídy
SK1001500P	Fe, Fe ²⁺ , H ₂ S, Mn, NH ₄ ⁺ , NO ₂ ⁻ , NO ₃ ⁻ , CHSKMn	TOC	Vodivosť	As, Se	-	-	Naftalén	-

Zdroj: SHMÚ

Ukazovatele prekračujúce medznú hodnotu v predkvartérnych útvaroch podzemných vôd

Útvar podzem. vód	Základné F-CH ukazovatele	Všeob. organic látky	Terénne merania	Stopové prvky	Aromat. uhľovodíky	Chlórované rozpúšťadlá	Polyaromatické uhľovodíky	Pesticídy
SK2005300P	NH ₄ ⁺ , Fe, Fe ²⁺ , Mn	-	pH	-	-	-	Naftalén	-

Zdroj: SHMÚ

Kontaminácia pôdy

Chemická degradácia – pre celé riešené územie sú charakteristické relatívne čisté pôdy a nekontaminované pôdy (resp. mierne kontaminované pôdy). Pôdy s obsahom rizikových prvkov presahujúcich limitné hodnoty B alebo C sa tu nevyskytujú. *Bodové kontaminácie v riešenom území nie sú evidované.*

V súvislosti s chemickou degradáciou pôd je nutné poznamenať, že v minulosti boli poľnohospodárske pôdy dotknutých obcí výrazne zaťažované aplikáciami agrochemikálií.

Fyzikálna degradácia – poľnohospodárske pôdy predmetných k. ú. sú zväčša bez veternej erózie. Stredná ohrozenosť poľnohospodárske pôdy veternou eróziou sa prejavuje v oblasti dolného toku Bodrogu a pozdĺž Somotorského kanála od Pribeníka po Veľký Horeš.

Extrémna ohrozenosť poľnohospodárskych pôd veternou eróziou je situovaná v oblasti Malej Karčavy na hraniciach s Maďarskom v k. ú. Streda nad Bodrogom a v oblasti Somotorskej hory v k. ú. Somotor. Pre celé riešené územie je charakteristická slabá vodná erózia poľnohospodárskych pôd.

Odpady

Na produkcii odpadov riešených obcí sa podieľa predovšetkým komunálna sféra a poľnohospodárstvo. Nakladanie s odpadmi je zabezpečované v zmysle platnej legislatívy a v súlade so všeobecne záväzným nariadením o nakladaní s komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi na území obcí.

V obciach je zavedený separovaný zber odpadov na základné komodity: papier, sklo, plasty a kovy. Infraštruktúru odpadového hospodárstva okresu predstavujú tri riadené skládky odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný (skládky Svätušie v k. ú. Kráľovský Chlmec, skládka OZOR v k. ú. Veľké Ozorovce a skládka Sirník v k. ú. Sirník). Spaľovňa odpadov sa na území okresu nenachádza.

Environmentálne záťaž

Podľa Informačného systému environmentálnych záťaží (ďalej EZ) Slovenskej republiky je v katastrálnych územiach obcí, ktorými prechádza riešený úsek železničnej trate evidovaná 1 pravdepodobná EZ (Register A) a 3 rekultivované lokality (Register C). V riešenom území nie je evidovaná EZ (Register B), (viď. tabuľka).

Zoznam lokalít zaradených do Registra EZ nachádzajúcich sa v riešenom území

Register	Názov EZ	Identifikátor
Register A	TV (012) / Streda nad Bodrogom - skládka KO	SK/EZ/TV/997
Register C	TV (013) / Somotor - skládka KO	SK/EZ/TV/1596
	TV (014) / Strážne - skládka TKO	SK/EZ/TV/1597
	TV (018) / Veľký Horeš - skládka TKO	SK/EZ/TV/1601

Zdroj: www.enviroportal.sk

TV (013) / Somotor - skládka KO - rekultivovaná skládka prevádzkovaná za osobitných podmienok. Nie sú údaje o súčasnom stave kontaminácie na lokalite. Prírodné podmienky nie sú vylučujúcim faktorom pre šírenie sa znečistenia.

Zdroj: www.enviroportal.sk

Lokalita skládky sa nachádza mimo riešeného územia železničnej trate.



TV (014) / Strážne - skládka TKO - rekultivovaná skládka prevádzkovaná za osobitných podmienok. Lokalita je bez kontaminácie, čo preukazujú výsledky monitoringu.

Zdroj: [www. enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)

Lokalita skládky sa nachádza mimo riešeného územia železničnej trate.



TV (018) / Veľký Horeš - skládka TKO - rekultivovaná nelegálna skládka. Lokalita je bez kontaminácie, čo preukazujú výsledky monitoringu.

Zdroj: [www. enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)

Lokalita skládky sa nachádza mimo riešeného územia železničnej trate.



Hluk

Hluková záťaž vo vonkajších priestoroch sa hodnotí podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. a vyhlášky č. 237/2009, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007. Vyjadruje sa ako ekvivalentná hladina hluku (LA_{eq}) resp. ako maximálna hladina hluku ($LA_{max.}$). Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sa pohybujú v rozmedzí 45 – 70 dB (A), podľa kategórie územia I až IV a korigujú sa podľa miestnych podmienok, denného obdobia a podľa povahy hluku.

Hlavným líniovým zdrojom hluku v obytných častiach obcí pozdĺž riešeného územia je cestná doprava a železničná doprava.

V zmysle ÚPD obce Streda nad Bodrogom vyplýva, že najvýznamnejšími faktormi negatívne ovplyvňujúcimi životné územie obce sú najmä: hluk zo železnice, cesty I/79 a z ciest III/3686, III/3687, III/3688 a III/3691.

Obytnú zónu obce Strážne okrajovo negatívne ovplyvňuje hluk z cesty III/3690, ktorá tanguje len severnú časť územia. Železničná doprava nemá významný vplyv na obytné územie obce.

Hlukové pomery obce Somotor negatívne ovplyvňuje hluk z cestnej dopravy na ceste I/79 a III/3692 a III/3693. Železničná doprava nemá významný vplyv na obytné územie obce.

Líniovými zdrojmi hluku v obytnej časti obce Veľký Horeš je najmä cesta III/3690 vedúca zastavaným územím obce a frekventovaná železničná trať, ktorá obec tanguje zo severu.

Zdravotný stav obyvateľstva

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov, medzi ktoré patrí aj životné prostredie. Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov, medzi ktoré patrí aj životné prostredie. Vplyv znečisteného životného prostredia na zdravie ľudí sa odzrkadľuje napr. v nasledovných ukazovateľoch zdravotného stavu obyvateľstva:

- stredná dĺžka života pri narodení,
- celková úmrtnosť,
- štruktúra príčin smrti,
- počet ochorení.

Ukazovatele zdravotného stavu u dospelých obyvateľov boli hodnotené na základe údajov úmrtnosti na choroby dýchacej sústavy, obehovej sústavy a nádorových ochorení, ktoré sa najčastejšie uvádzajú v súvislosti so znečisteným životným prostredím.

Údaje boli čerpané z databáz Národného centra zdravotníckych informácií SR.

Zdravotný stav v danej lokalite odvodzujeme z údajov NCZI a Štatistického úradu. Uvedené databázy poskytujú údaje na úrovni krajskej a okresnej úrovni.

Zmenou navrhovanej činnosti sa:

- Nepredpokladá zmena individuálnych faktorov životného štýlu.
- Nepredpokladajú zmeny sociálnych a komunitných vplyvov.

Zdravotný stav obyvateľov bol hodnotený na základe údajov strednej dĺžky života, úmrtnosti na choroby dýchacej a obehovej sústavy a nádorových ochorení, ktoré sa najčastejšie uvádzajú v súvislosti so znečisteným životným prostredím.

Stredný stav a pohyb obyvateľstva k 01. 07. 2016

Územie okres	Počet obyvateľov		Živo-narodení	Zomretí			Celkový prírastok (úbytok)
	muži	ženy		spolu	Z toho		
					Do 1 roka	Do 28 dni	
SR	2 637 519,50	2 775 873	54 823	52 089	301	178	5113
Trebišov	51 673,50	54 440	1108	1048	22	13	-63

Porovnanie zdravotného stavu obyvateľov v SR a v okrese Trebišov

V štruktúre obyvateľstva v SR podľa pohlavia muži prevládajú do vekovej kategórie 45 – 49 rokov vrátane. Najvyšší podiel majú vo vekovej kategórii 35 – 39 rokov, kde tvoria 51,5 %. V kategóriách 50

a viac rokov začína a so zvyšujúcim sa vekom narastá početná prevaha žien. Najvýraznejší podiel žien je vo vekovej kategórii 85-ročných a starších, kde tvoria 72,1 %.

Predproduktívna zložka obyvateľstva je na úrovni 15 % celkového počtu obyvateľov. Oproti roku 2007 bol v roku 2016 počet obyvateľov v predproduktívnom veku nižší približne o 11-tisíc (0,3 bodu). Pozitívom je medziročný nárast, takmer o 8,2 tisíca osôb. Tento nárast bol v sledovanom období (2007 – 2016) najvyšší v rámci medziročných porovnaní.

Stredná dĺžka života

Muži	Stredná dĺžka života	Ženy	Stredná dĺžka života
SR	70,51	SR	78,8
Okres Trebišov	65,15	Okres Trebišov	75,08

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na choroby dýchacej sústavy

Muži		Ženy	
SR	0,83	SR	0,35
Okres Trebišov	1,06	Okres Trebišov	0,6

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na choroby obehovej sústavy

Muži		Ženy	
SR	6,08	SR	3,96
Okres Trebišov	8,56	Okres Trebišov	5,36

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

Štandardizovaná miera úmrtnosti na nádorové ochorenia

Muži		Ženy	
SR	2,93	SR	1,46
Okres Trebišov	3,71	Okres Trebišov	1,53

Zdroj: Atlas úmrtnosti Slovenska 1993-2007

V Slovenskej republike dlhodobo pretrváva nadúmrtnosť mužov. V roku 2016 predstavoval podiel úmrtí mužov na celkovom počte úmrtí približne 51 %. Na 1 000 zomretých žien tak pripadlo 1 046 zomretých mužov. Nadúmrtnosť mužov sa výraznejšie prejavuje vo vyšších vekových kategóriách. Najvýraznejší rozdiel, až 71,3 % úmrtí, tvorili muži v kategórii 55 – 59 rokov. Od tejto vekovej kategórie sa podiel úmrtí mužskej populácie znižuje. Od kategórie nad 80 rokov už dominuje úmrtnosť žien.

Zdravotný stav obyvateľov v okrese Trebišov sa v porovnaní so zdravotným stavom obyvateľov celej SR mierne odlišuje. V okrese Trebišov je stredná dĺžka života mužov a žien nižšia ako je slovenský priemer. Miera úmrtnosti na choroby obehovej sústavy, choroby dýchacieho systému ako aj nádorové ochorenia je vyššia ako celoslovenský priemer. Odlišnosti zistené u obyvateľov okresu Trebišov nie sú

natoľko výrazné, aby sa mohli jednoznačne pripísať len vplyvu súčasného znečistenia životného prostredia. Na týchto rozdieloch zdravotného stavu obyvateľov sa môže podieľať napr. aj životný štýl, prípadne genetické faktory.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV

Zmena navrhovanej činnosti „Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1,2“ nebude mať významný dopad na ochranu životného prostredia.

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Vplyvy počas výstavby

V tejto etape budú narušené povrchové vrstvy horninového prostredia dotknutých území. Po odstránení vegetačného pokryvu stúpne možnosť vzniku plošnej erózie a pri narušení svahov zasa aktivizácie svahových pohybov.

Navrhovaná činnosť bude mať počas výstavby mierne negatívny vplyv spočívajúci v zásahu do podložia pri výkopových prácach. Potenciálnym zdrojom znečistenia môžu byť havarijné situácie (únik ropných látok, technologická havária) zo stavebných a dopravných mechanizmov. Tieto však majú iba povahu možných rizík. Nepredpokladá sa, že dopady počas výstavby by mali významnejší vplyv na horninové prostredie, geodynamické javy a reliéf. V zásade však musia byť dodržané rozhládové podmienky a bezpečnosť prevádzkovania dopravy na dopravnej ceste.

Za pozitívny vplyv možno označiť odstránenie súčasného telesa trate (resp. štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku) znečisteného ropnými látkami príp. fekálnym znečistením.

Súčasný vedenie železničnej trate priamo nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru nerastných surovín či chráneného ložiskového územia. Navrhovaná činnosť neprichádza do styku so žiadnou významnou geologickou lokalitou, nepredpokladáme preto žiadne vplyvy na tieto zložky životného prostredia.

Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky rekonštruovanej železničnej trate nie je predpoklad výraznejšieho ovplyvnenia horninového prostredia a nebude dochádzať k ovplyvneniu geomorfologických pomerov. Možné riziko počas prevádzky predstavujú havarijné úniky ropných látok z nákladných vozňov do podložia. Toto riziko je málo pravdepodobné a zriedkavé.

V prípade úniku ropných látok bude navrhovateľ postupovať podľa schváleného prevádzkového poriadku a havarijného plánu.

Vplyvy na ovzdušie

Vplyvy počas výstavby

Počas realizácie navrhovanej činnosti je predpoklad, že dôjde lokálne k ovplyvneniu ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami. Zvýšená prašnosť sa prejaví v dôsledku zvýšeného pohybu motorových vozidiel, stavebných mechanizmov, mobilných recyklačných zariadení a samotného stavebného procesu ako sú búracie práce, zemné a stavebné práce. Zvýšená prašnosť sa prejaví najmä v období dlhšieho sucha a vo veterných dňoch.

Navrhovaná činnosť počas jej realizácie bude predstavovať príspevok k znečisťovaniu ovzdušia, ale je predpoklad, že na základe vykonaných príslušných opatrení na zamedzenie prašnosti nebudú prekročené zákonom stanovené limitné hodnoty znečisťujúcich látok.

Vplyvy počas prevádzky

Prevádzkou železničnej trate nevzniknú nové stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia. Doprava je elektrifikovaná a zabezpečujú ju elektrické lokomotívy.

Koľajové vozidlá svojím prejazdom môžu spôsobiť v tesnej blízkosti trate sekundárnu prašnosť. Ide však len o mierne negatívny vplyv, ktorý rekonštrukciou železničnej trate nebude ovplyvnený. Kvalita ovzdušia v blízkosti železničnej trate sa nezhorší.

Súčasťou prevádzky rekonštruovanej trate budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia: náhradný zdroj elektriny ktorým sa zaisťuje zabezpečovacie zariadenie na trati a v stanici pre riadenie vlakov dopravu.

Vplyvy na klimatické pomery

Realizácia zámeru nebude mať významný vplyv ani na mikroklimatické pomery v danej lokalite. Nakoľko sa jedná o zlepšenie technického stavu jestvujúcej trate nedôjde k mezoklimatickým ani mikroklimatickým zmenám.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Výstavba a prevádzka navrhovaného zariadenia neovplyvní významne hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať významný vplyv na kvalitatívno-kvantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd.

Za súčasného stavu je trasa železničnej trate vedená mimo ochranného pásma vodárenského zdroja. Počas prevádzky rekonštruovanej trate nepredpokladáme negatívny vplyv na povrchové a podzemné vody pri dodržaní prevádzkových predpisov. Negatívny vplyv na podzemné vody je možný pri nepredvídateľných udalostiach ako je havária nákladných vozňov z ropnými a inými znečisťujúcimi látkami.

Navrhovaná činnosť nebude riešiť odvodnenie do priekop z dôvodu, že rovina terénu s vysokou hladinou podzemnej vody sa odvodnenie terénu realizuje prirodzeným odparovaním. V prípade vybudovania priekop by tieto aj pri minimálnom vypsávaní nemali kam vodu odvieť, naopak, stiahli by povrchovú vodu ku násypu trate.

Vplyvy na povrchové vody spojené so zmenou navrhovanej činnosti nebudú významné, nakoľko aj v súčasnej dobe dochádza k priamemu kontaktu železničnej trati s povrchovými vodami.

V súvislosti s realizáciou zmeny v rámci terénnych prác a jej prevádzkou vzhľadom na jej funkciu/charakter a pri dodržaní príslušných technicko – organizačných a bezpečnostných opatrení počas výstavby nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie režimu, kvality, fyzikálno chemických vlastností podzemných ani povrchových vôd.

Vplyvy na pôdu

Prevádzka svojou činnosťou nebude však pôsobiť na pôdu resp. horninové prostredie kontaminujúco. Sklárky materiálu – koľajové polia nové aj vytrhnuté budú uložené v ŽST Veľký Horeš, dočasné sklárky sypkého materiálu v ŽST Streda n/B – dezinfekčná skupina.

Počas výstavby

Najväčším rizikom pre znečistenie pôd sa javí možnosť havária mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok.

V priebehu výstavby, ktorá bude v maximálnej možnej miere realizovaná v priestore železničnej trate a jej ochrannom pásme, bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov, čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.

Počas prevádzky

Negatívny vplyv na pôdu môžeme predpokladať len pri nepredvídateľnej udalosti ako je havária nákladného vozňa (cisterny) s obsahom ropných látok alebo iných znečisťujúcich látok.

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

Vplyvy na krajinu, scenériu, chránené územia a genofondové lokality

Počas prevádzky nebudú vznikať priame vplyvy na krajinu, scenériu, prevádzkou zmeny navrhovanej činnosti sa nezmení jeho charakter.

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nedôjde k výrubu žiadnych stromov a nedochádza k likvidácii žiadneho ekosystému, či biotopu. Výstavbou nedôjde k žiadnym významným vplyvom na genofond ani biodiverzitu dotknutého územia.

Oproti pôvodnému technickému riešeniu stavby sa významná zmena vplyvu na biodiverzitu územia nepredpokladá. Negatívne vplyvy navrhovanej zmeny stavby na biodiverzitu neboli identifikované.

Vplyvy na dopravu

Pohyb stavebných mechanizmov v dotknutom území, dovoz i odvoz stavebného materiálu budú mať za následok nepatrný dočasný nárast intenzity automobilovej dopravy v území.

V zmene navrhovanej činnosti počas prevádzky nedôjde k zmene dopravy. Zmena navrhovanej činnosti v predmetnom úseku trate je oproti nulovému stavu z pohľadu jej vplyvov na dopravu pozitívna a prospešná.

Vplyvy na obyvateľstvo a urbanizované prostredie

Vplyvy na obyvateľstvo

V rámci hodnotenia vplyvov možno porovnať vplyvy počas výstavby a počas prevádzky, a to tak negatívne, ako aj pozitívne.

Narušenie pohody a kvality života v blízkosti riešeného územia zmeny môže nastať počas stavebnej činnosti. Vplyv výstavby možno minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie (napr. čistenie automobilov, kropenie komunikácie pri výjazde zo staveniska podľa klimatických podmienok, atď.). Týmito opatreniami môžu byť nežiaduce účinky zmeny navrhovanej činnosti počas jej výstavby účelovo potlačené. Stavenisková doprava bude využívať už vybudovanú dopravnú infraštruktúru. Vplyvy počas realizácie zmeny budú dočasné, lokálne a časovo obmedzené na samotnú etapu výstavby.

Počas výstavby sa predpokladá:

- zvýšená sekundárna prašnosť,
- zvýšené emisie z výfukových plynov stavebnej techniky,
- zvýšenie vibrácií počas prejazdu nákladných automobilov a práci ťažkých mechanizmov
- zvýšená hlučnosť súvisiaca s prevádzkou stavebných mechanizmov,
- vytvorenie nových pracovných príležitostí.

Uvažovaná investičná akcia nevyvoláva negatívne vplyvy na obyvateľstvo. Priame vplyvy zo zvýšenia intenzity dopravy (hluk, prašnosť) v čase výstavby považovať štandardné pri takomto druhu výstavby.

Vplyvy počas prevádzky

Vo všeobecnosti na základe skúseností je možné predpokladať, že zabudovaním nových technických prvkov dochádza k zníženiu hlukových emisií a vibrácií spôsobovaných prevádzkou trate. Zlepšenie

prináša použitie novej konštrukcie železničného zvršku a spodku, priame uloženie koľaje za konštrukcie s priebežným koľajovým lôžkom. K zníženiu hlučnosti prostredia a k zlepšeniu podmienok prenosu vibrácií prispeje tiež skrátenie doby prejazdu vlakov daným úsekom.

Navrhovanou rekonštrukciou a novostavbou trate sa dosiahnu pozitívne vplyvy na dotknuté obyvateľstvo:

- zníženie hluku použitím najnovších konštrukčných prvkov upevnenia koľajníc, koľajnice budú priebežne zvarené bez deliacich stykov,
- výmenou železničného zvršku a na priecestí v km 25,719 sa uvažuje s novou priecestnou celogumovou konštrukciou v obidvoch koľajách a na ostatných priecestiach, čím sa zníži hlučnosť železničnej dopravy.

Rekonštrukcia mosta ani priepustov sa nenavrhuje.

Zmena navrhovanej činnosti počas jej prevádzky nebude predstavovať v danom území nový zdroj hlukového zaťaženia.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Najvýznamnejším vplyvom na flóru a faunu bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami. Na niektorých úsekoch bude potrebné úplné odstránenie súčasných drevinových porastov (rôzne druhy drevín, lesné a brehové porasty na mieste preložky trate a i.), na iných pôjde len o dočasné zábery (pohyb stavebných mechanizmov, umiestnenie depónií a pod). Dočasne potrebné plochy len pre túto fázu však budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu.

V tejto súvislosti tiež možno konštatovať, že prevádzkou činnosti nebude k záberu žiadnych významných biotopov, ani k riziku ohrozenia alebo likvidácie vzácných alebo chránených zástupcov fauny a flóry, či záberu ich reprodukčných biotopov.

Vplyvy na chránené územia

Železničná trať a jej ochranné pásmo sa nachádza v území, kde platí 1. stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Nenachádzajú sa tu žiadne vyhlásené ani navrhované veľkoplošné alebo maloplošné chránené územia. Riešené územie je súčasťou území európskeho významu Natura 2000. Pozdĺž železničnej trate nebol zaznamenaný výskyt chránených rastlinných druhov európskeho alebo národného významu. Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje výrub žiadneho stromu.

Vzhľadom na funkčné riešenie zmeny a jej umiestnenie/realizáciu v dosahu vplyvov prevádzky existujúcej líniovej stavby nepredpokladáme znefunkčnenie väzieb medzi jednotlivými prvkami kostry územného systému ekologickej stability. Zmena navrhovanej činnosti zachováva súčasnú trasu koľají, nerozširuje ju, t. j. nevyžaduje nové plošné zásahy do existujúcich prvkov kostry ÚSES.

Maloplošné chránené územia NPR Tajba a PR Tarbucka nachádzajúce sa v k. ú. Streda nad Bodrogom sú situované južne od existujúcej železničnej trate.

Maloplošné chránené územia nachádzajúce sa v k. ú. Streda nad Bodrogom sú situované južne od existujúcej železničnej trate.

Existujúca železničná trať v riešenom úseku nezasahuje do žiadneho ÚEV. Najbližšie k hodnotenému územiu, južne od trate sa nachádza SKUEV0019 Tarbucka a SKUEV0030 Horešské lúky. Severne je to SKUEV0006 Latorica.

Vplyv na krajinu

V krajinnom priestore vystupuje železničná trať ako už zabudovaný prvok. V súvislosti s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nepredpokladáme významnú zmenu štruktúry a využívania krajiny. Mierou stavebných zásahov do existujúcej štruktúry krajiny navrhovaná investičná činnosť nenaruší funkčný potenciál dotknutého územia.

V súvislosti s trate negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny neboli identifikované. Oproti nulovému variantu budú vplyvy zmeny na štruktúru a využívanie krajiny trvalé, prospešné s regionálnym charakterom.

Iné vplyvy

Pri prácach je nutné dodržiavať BOZ pri práci a vyhlášku č. 74/1990 o BOZ pri stavebných prácach. Pri výstavbe a následnej prevádzke je nutné dodržiavať zákon č. 124/2006 o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a doplnení niektorých zákonov.

Bude dodržaný zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Všeobecné požiadavky na stavbu ustanovuje Vyhláška MŽP SR č. 532/2002.

Hodnotenie zdravotných rizík

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti neočakávajú sa žiadne zdravotné riziká pre obyvateľstvo. Zamestnanci spoločnosti budú poučení o možných rizikách a budú chránení OOPP. Vzhľadom na charakter prevádzky nie je predpoklad ohrozenia zdravia.

Na ochranu zamestnancov pred zdravotnými rizikami na pracovisku bude zamestnávateľ povinný vykonať súbor opatrení definovaných platnou legislatívou.

Vplyvy počas výstavby

Rozhodujúcim vplyvom výstavby a prevádzky rekonštruovanej železničnej trate na obyvateľstvo je hluk. Etapa výstavby rekonštrukcie trate bude spojená so zvýšenou hladinou hluku a prašnosti v blízkosti železničného telesa a súvisiacich stavebných objektov, ktoré narušia celkovú pohodu obyvateľstva v bezprostrednom okolí staveniska. Hlavnými zdrojmi hluku budú ťažké mechanizmy realizujúce zemné práce a prejazdy automobilov s materiálmi. Toto nepriaznivé ovplyvnenie hladiny hluku však bude obmedzené len na etapu výstavby. Realizácia výstavby bude prebiehať etapovite, čo znamená že nebudú naraz ovplyvnení hlukom a prašnosťou všetci obyvatelia bývajúci v okolí celej trate.

Určité krátkodobé zhoršenie voči súčasnému stavu sa teda prejaví počas realizácie stavebných a montážnych prác v týchto oblastiach:

- zvýšená hladina hluku,
- možný vplyv vibrácií a otrasov,
- zhoršenie kvality ovzdušia (prašnosť).

Vplyvy počas prevádzky

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sa pohybujú v rozmedzí 45 – 70 dB (A), podľa kategórie územia I až IV a korigujú sa podľa miestnych podmienok, denného obdobia a podľa povahy hluku.

Hlavným líniovým zdrojom hluku v obytných častiach obcí pozdĺž riešeného územia je cestná doprava a železničná doprava. Železničná doprava nemá významný vplyv na obytné územie obce Somotor, ktorá sa nachádza najbližšie k trati.

Po realizácii rekonštruovanej trate ŽSR, vzhľadom na stavebno - technické riešenie zmeny a pri realizácii príslušných opatrení počas jej výstavby nepredpokladáme vznik preťažných lokalít v

hodnotenom území zmeny s následkom významného zhoršenia zdravia obyvateľstva, resp. stavu životného prostredia.

Ide najmä o zníženie intenzity hluku a vibrácií z titulu lepšej konštrukcie železničného spodku a zvršku.

Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Riziká zmeny navrhovanej činnosti predstavujú štatisticky veľmi málo pravdepodobný vznik havárií. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia počas výstavby a prevádzky možno predpokladať pri:

- zlyhaní technických opatrení, poruchy a havárie technologických strojov a dopravných prostriedkov, havarijný únik pohonných hmôt alebo vybraných látok do horninového prostredia a podzemných vôd,
- zlyhaní ľudského faktora - nedodržanie pracovnej a technologickej disciplíny,
- prírodných vplyvov - zmena počasia - privalové dažde, úder blesku, nepriaznivé poveternostné podmienky.

Riziká počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Vzhľadom na stavebné a technicko - bezpečnostné zabezpečenie navrhovanej činnosti možno konštatovať, že budú v maximálnej miere minimalizované riziká vzniku prevádzkových nehôd, havárií, mimoriadnych udalostí s možnými nepriaznivými vplyvmi na zdravie človeka a okolité životné prostredie.

Technické a technologické opatrenia

V etape výstavby

- počas výstavby bude potrebné vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej a železničnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.), počas uzávierky priescestia sa vyznačí na cestnej komunikácii obchádzková trasa,
- počas realizácie stavby trate musí byť zabezpečená neprerušená prevádzka na pôvodnej trati. Celý úsek trate v dĺžke 10,382 km, ktorý sa bude rekonštruovať je dvojkolačný.
- zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach,
- pri výstavbe v maximálnej možnej miere plniť Hierarchiu odpadového hospodárstva, hlavne pre vyťaženie zeminu z násypov a štrkov zo železničného zvršku resp. štrkového lôžka,
- v prípade úniku ropných látok a oleja na terén realizovať zneškodnenie zasiahnutej zeminy podľa zásad nakladania so znečisťujúcimi látkami,
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel- rieši dodávateľ stavby resp. stavebný dozor.
- počas výstavby prísne dodržiavať bezpečnostné a hygienické normy a dôsledne dodržiavať všetky právne predpisy a nariadenia týkajúce sa zhodnocovania a zneškodňovania odpadov, ktorý vznikne počas výstavby a ktorý je umiestnený na predmetnom území,
- prevádzkovateľ je povinný maximálne obmedziť manipulačné práce so suchými prašnými materiálmi na voľnom priestranstve za nepriaznivých meteorologických podmienok a podmienok okolia,
- prepravovať prašné stavebné materiály prekryté, resp. v paletách,
- stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku vykonávať len v doobedňajších hodinách,
- prednostne používať stavebné stroje a zariadenia s akustickými parametrami v zmysle požiadaviek uvedených v Nariadenia vlády SR č. 222/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody emisií hluku zariadení používaných vo vonkajšom priestore, v platnom znení,
- stavebné činnosti, pri vykonávaní ktorých dochádza k prenosu vibrácií do podlažia a šíreniu štruktúrného hluku do okolitého prostredia (napr. narážanie pilót a pod.), nahradiť inými technologickými postupmi, napr. vŕtaním,

- trasy pohybov nákladných vozidiel plánovať cez miesta čo najviac vzdialené od územia s funkciou bývania, na dopravu sa budú využívať existujúce poľne, miestne alebo štátne cesty.
- poučiť všetkých dodávateľov na stavbe, na potrebu ochrany okolia stavby pred hlukom z ich činnosti,
- vykonávať priebežné merania hluku zo stavebnej činnosti v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore; v prípade prekročovania prípustných hodnôt určujúcej veličiny v zmysle platnej legislatívy, operatívne navrhnuť možné technicko- organizačné opatrenia na zníženie hlukovej záťaže v sledovanom chránenom vonkajšom priestore,
- stavebný dvor a dvor stavebných mechanizmov umiestniť čo najďalej od územia s funkciou bývania,
- odpady z pozemku a zo stavby odovzdať oprávnenej osobe na zhodnotenie resp. zneškodnenie alebo využiť pri stavbe,
- zemina potrebná pre opätovné použitie a zásypy sa bude ukladať v priestore staveniska (napr. pozdĺž výkopov, resp. na ďalšej voľnej ploche) a následne sa použije, nepoužitú zeminu odovzdať oprávnenej spoločnosti,
- na stavbe dodržiavať právne a technické normy na ochranu podzemných vôd pre manipulácie s ropnými látkami,
- počas výstavby obmedziť výrubu drevín na nevyhnutnú mieru v zmysle podmienok súhlasu vydaného príslušnými orgánmi ochrany prírody.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy

Dočasne zabraté plochy prinavrátiať po skončení stavebných prác do pôvodného stavu navezením ornice a následným zatrávením, resp. zazelenaním.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody

- Dopĺňovať PHM alebo prevádzkať údržbu používaných stavebných strojov a zariadení, na stavbe možno zásadne len v priestoroch „Zariadení stavenísk“. Tieto musia byť vybavené tak, aby manipuláciou so znečisťujúcimi látkami nemohlo dôjsť k ohrozeniu kvality vôd.
- Vypracovať plán havarijných opatrení pre etapu realizácie stavebných prác.

Opatrenia z hľadiska ochrany ovzdušia

Pri návrhu rozsahu opatrení sa vychádza najmä z nebezpečnosti prachu, hmotnostného toku emisií, trvania emisií, meteorologických podmienok a podmienok okolia.

- Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
- Dráhu pádu pri sypaní prašných materiálov je potrebné obmedziť, napríklad sypaním pomocou vodiacich plechov.
- Pri úprave stavebného odpadu, napríklad drvenie a súvisiace činnosti, ktoré sú vykonávané na voľnom priestranstve a pre ktoré nemožno podľa najlepšej dostupnej techniky riešiť odprašovanie zakapotovaním a odlučovaním, je potrebné udržiavať dostatočnú vlhkosť na zabránenie alebo obmedzenie prašnosti.
- Dopravné cesty a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.
- Pri skladovaní prašných materiálov na stavenisku resp. na plochách na to zriadených je potrebné zakryť povrch skladovaných prašných materiálov/odpadov resp. udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov/odpadov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy

- Počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor stavebného dozoru (zabezpečenie súladu so všeobecne záväznými právnymi predpisov v oblasti životného prostredia)
- Minimalizovať odstraňovanie vegetačného krytu.
- Odstraňovať zistené invázne druhy, aby sa zabránilo ich šíreniu.
- Počas výstavby ako prístupové cesty využívať dnes existujúce poľne a lesné cesty a zachovať tak diverzitu územia.

- Pri pohybe stavebných mechanizmov vo zvýšenej miere predchádzať kolíziám s prípadnými migrujúcimi terestrickými druhmi živočíchov (obojživelníky, plazy, cicavce).
- Po ukončení výstavby zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu opustených plôch terajšej trate a dočasne zabratých plôch stavenísk.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu

Minimalizovať priame zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability, zásahy obmedziť len na nevyhnutnú mieru.

Kompenzačné opatrenia

Rekonštrukcia predmetného úseku železničnej trate si vyžiada dočasný záber poľnohospodárskej pôdy. Podľa § 12 ods. 2 písm. l) zákona NR SR č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov a podľa § 4 písm. c) nariadenia vlády SR č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov sa na odňatie pôdy na účely výstavby železničnej dráhy nevzťahuje povinnosť zaplatiť odvod.

VYHODNOTENIE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV NAVRHovANEJ ZMENY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V predchádzajúcich kapitolách boli popísané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti.

Nepredpokladáme vznik takých vyvolaných súvislostí, ktoré by mohli spôsobiť vplyvy v danom prostredí s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia a vzhľadom na druh, formu a stupeň existujúcej ochrany prírody, prírodných zdrojov a kultúrnych pamiatok v riešenom území zmeny a jeho okolí.

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v zastavaných obytných častiach dotknutých sídiel, ako aj mimo zastavaného územia v telese existujúcej trate. Vzhľadom na charakter a stavebno – technické riešenie navrhovaných stavebných objektov pôjde o činnosti, ktoré výrazne nezaťažujú životné prostredie.

Synergické a kumulatívne vplyvy

Synergické a kumulatívne vplyvy predstavujú vplyvy, ktoré majú multiplikačný efekt, pôsobia spoločne s inými vplyvmi, a tým sa ich účinok v danom priestore znásobuje. Ide o hodnotenie vplyvov, ktorých samostatné pôsobenie nie je významné, ale v kombinácii s inými vplyvmi môže byť ich vplyv identifikovaný. V trase zmeny navrhovanej činnosti sa nepripravuje, neplánuje iná/nová dopravná stavba, ktorá by svojimi parametrami významne kumulatívne a synergicky pôsobila s hodnotenou činnosťou na dané územie.

Zmena navrhovanej činnosti v jej trase zachováva všetky existujúce križovania s cestnou i železničnou sieťou. Vzhľadom na stavebno - technické riešenie zmeny a pri realizácii príslušných opatrení počas jej výstavby nepredpokladáme vznik preťažovaných lokalít v hodnotenom území zmeny s následkom významného zhoršenia zdravia obyvateľstva, resp. stavu životného prostredia.

Z hodnotenia vplyvov a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá/nebolo identifikované významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v hodnotenom území a teda vplyvy zmeny navrhovanej činnosti nebránia realizácii iných projektov zadefinovaných v územných plánoch dotknutých sídiel.

Významné synergické a kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, na chránené územia, pamiatky, krajinu, pamiatky kultúrneho dedičstva a materiálové zdroje v spojení s inou činnosťou, nepredpokladáme.

V. VŠEOBECNÉ ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Navrhovateľ	Železnice Slovenskej republiky Klemensova č. 8, 813 61 Bratislava
IČO	31 364 501
Názov zmeny navrhovanej činnosti	Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1,2

Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, katastrálne územie, parcelné číslo)

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v nasledujúcich katastrálnych územiach dotknutých sídlených útvarov: Streda nad Bodrogom, Somotor, Strážne, Veľký Horeš

Katastrálne územie	Streda nad Bodrogom
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	2067/2, 2058, 2067/9

Katastrálne územie	Somotor
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1034, 349, 1059, 1060, 1061, 905, 906, 921, 919, 917, 911

Katastrálne územie	Strážne
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1914/2, 1702/2, 1351/2

Katastrálne územie	Veľký Horeš
Okres	Trebišov
Kraj	Košický
Parcelné číslo	1141, 1143, 893, 897, 899, 900, 905/1

Stavba „Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ. č. 1,2“ je súčasťou TÚ 3201 Čierna nad Tisou št. hranica - Košice, DÚ 10 Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom. Jedná sa o líniovú stavbu - rekonštrukciu koľají č.1 a 2 vrátane sanácie podvalového podlažia vo vybraných úsekoch, ako aj úpravy TV, priecestí a nástupišťa.

Navrhovaná stavba nie je výrobného charakteru, ale jej účelom je rekonštrukcia železničného zvršku a spodku, priecestnej konštrukcie a oprava povrchu príľahlých častí miestnych komunikácií. Zriadením priechodu pre chodcov sa usmernia ich prúdy cez priecestie a zvýši sa bezpečnosť vzťahu chodec - motorové vozidlo.

Podľa železničného staničenia predmetná stavba začína v 18,200 km a končí v 28,582 km.

Navrhuje sa rekonštrukcia železničného spodku s výmenou vrstiev zemného telesa sa v úseku:

- k.č.1 - km 22,000–24,000, spolu 2 000 m
- k.č.2- km18,600–18,900, km 20,500–21,500,km 23,500–24,200 - spolu 2000 m
- celkom spolu 4 000 m

Návrh rekonštrukcie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate a dosiahnutie predpísanej traťovej rýchlosti na 120 km/hod.

Popis zmeny navrhovanej činnosti

Železničný zvršok v uvedenom úseku trate Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom bol zriadený pred viac ako 40-timi rokmi a v súčasnosti je v nevyhovujúcom technickom stave, ktorý ďalej nie je možné udržiavať formou bežnej údržby. Násyp tvoria vrstvy rôznej únosnosti, ktoré sú nerovnomerne zatláčané do podložia, zhoršujú geometriu koľaje k čomu sa pridáva vek koľaje čo má za následok zhoršovanie technického stavu trate s tendenciou postupného znižovania traťovej rýchlosti.

V časoch väčších zrážok, prípadne priesakoch z rieky Bodrog, dochádza k deformáciám násypu prekročením únosnosti, a následne k výškovým a smerovým deformáciám koľaje. Rozdielna výška vrstiev naplavenín má za následok, že koľaj sa nedeformuje rovnomerným poklesom, ale väčšími či menšími poklesmi v jednotlivých úsekoch. Na koľaji č. 2 bola z tohto dôvodu postupne znižovaná traťová rýchlosť a znamená trvalé obmedzenie traťovej rýchlosti (TOTR) zo $v = 100$ km/h na 70 km/h. Zároveň je v úseku nevyhovujúci stav súčastí železničného zvršku, opotrebované koľajnice, deformované zvary, poškodené podvaly a nedostatočná držobnosť upevňovadiel.

Od 2.9. 2016 je z dôvodu opotrebovanosti súčastí železničného zvršku a nevyhovujúceho stavu geometrickej polohy trate (GPK) zavedené prechodné obmedzenie traťovej rýchlosti (POTR) a to na koľaji č. 1 $v = 50$ km/hod od km 22,000 do km 24,000 a na koľaji č. 2 $v = 50$ km/h od km 18,200 do km 27,700.

Navrhovaná zmena bude po rekonštrukcii dvojkolejnej trate o dĺžke 10,382 km, ktorá bude pozostávať z výmeny železničného zvršku a zriadenia sanačných vrstiev vo vybraných úsekoch trate z dôvodu dosiahnutia odstránenia uvedených obmedzení traťových rýchlostí.

Stavba sa bude realizovať v jednoduchých podmienkach pri násypoch do maximálnej výšky 3 m na vysporiadaných pozemkoch ŽSR. K záberu nových pozemkov nepríde.

V predmetnej lokalite sa nenachádzajú stavby, ktoré by boli predmetom pamiatkovej a inej ochrany. Navrhovaná líniová stavba nezasahuje do existujúcich ochranných pásiem.

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v pokračovaní prevádzky existujúcej železničnej trate, nie je prepojená so žiadnymi plánovanými činnosťami v dotknutom území.

Zábery pôdy sú primárne vyvolané úpravami železničného telesa do normového stavu, zabezpečením prístupu k železničnej trati a zriaďovaním staveniska.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti nepredpokladáme vznik rizík spojených s realizáciou navrhovanej činnosti na zdravie obyvateľov, či zložky životného prostredia. Potenciálne riziká poškodenia a ohrozenia životného prostredia možno predpokladať pri havárii, zlyhaní ľudského faktora, náhlych zmenách počasia a podobne.

Pre realizáciu plánovanej činnosti rekonštrukcie trate vzniknú značné nároky na bežné suroviny, kamenivo, podvaly, koľajnice, betón, polotovar a iné stavebné hmoty. Pri rekonštrukcii trate sa v čo najväčšej miere použije recyklovaný materiál z podvalového podložia zo starých konštrukcií, po preukázaní vyhovujúcej ekologickej kvality v zmysle metodického pokynu č.18/99 MDT.

Predpokladá sa dočasné uloženie zvrškového materiálu železničného spodku a výkopového materiálu v areáli zastávky Somotor. Podobne priestory sa nachádzajú vo všetkých železničných staniach Veľký Horeš aj Streda nad Bodrogom, prípadne je možné odvoz materiálu na recyklačnú základňu.

Druhy odpadov vznikajúcich počas prevádzky železničnej trate sa po jej rekonštrukcii významným spôsobom nezmenia. Je predpoklad významného zníženia bilancie produkovaných odpadov z dôvodu využívania moderných ekologických materiálov pre údržbu železničnej trate. Počas prevádzky bude nakladanie so vzniknutými odpadmi zabezpečované pôvodcom odpadu tak ako doteraz na základe uzatvorených zmluvných vzťahov s oprávnenými organizáciami na základe zmluvných vzťahov.

Navrhovanou rekonštrukciou trate sa dosiahnu pozitívne vplyvy na dotknuté obyvateľstvo:

- zníženie hluku použitím najnovších konštrukčných prvkov upevnenia koľajníc, koľajnice budú priebežne zvarené bez deliacich stykov,
- výmenou železničného zvršku a na priecestí v km 25,719 sa uvažuje s novou priecestnou celogumovou konštrukciou v obidvoch koľajách a na ostatných priecestiach, čím sa zníži hlučnosť železničnej dopravy.

Predpokladané vyvolané investície budú predstavovať najmä preložky a úpravy inžinierskych sietí, slaboprúdových rozvodov, úpravu priepustov, trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, demontáž častí železničnej trate v mieste jej preložky, náhrada objektov búraných pre potreby stavby, vegetačné úpravy spojené s náhradnou výsadbou.

S navrhovanou činnosťou - okrem už uvedených nesúvisia žiadne ďalšie vyvolané súvislosti technického charakteru.

VI. PRÍLOHY

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona, v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia

Existujúca železničná trať bola budovaná v čase pred vydaním príslušnej legislatívy vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie, t. j. pred účinnosťou zákona č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Z uvedeného dôvodu navrhovaná činnosť nebola posudzovaná podľa citovaného zákona.

Zmena navrhovanej činnosti predstavuje rekonštrukciu koľají č.1 a 2 v úseku Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom v celkovej navrhovanej dĺžke 10,382 km, z tohto dôvodu v zmysle § 18 ods. 2 písm. b) je potrebné predložiť oznámenie o zmene navrhovanej činnosti a vykonať proces zisťovacieho konania podľa § 29 ods.1 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.

2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe

3. Výpis z katastra nehnuteľností

Príslušné parcely dotknuté realizáciou zmeny navrhovanej činnosti (uvedené v priložených listoch vlastníctva).

4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti nebola spracovaná, navrhovateľ pripravuje dokumentáciu stavebného zámeru po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

5. Splnomocnenie spoločnosti EP Projekt s. r. o., Mlynská 28, 040 01 Košice, č. 2018/O130/189 na zastupovanie ŽSR

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti bolo vypracované v mesiaci november 2020.

VIII. PODPIS SPRACOVATEĽA

Potvrdzujem správnosť údajov

Ing. Jarmila Kočišová, PhD
Krakovská 13, 040 11 Košice



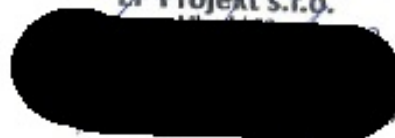
Odborne spôsobilá osoba na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa NR SR č. 24/2006 Z.
z., č. osvedčenia 196/97-OPV

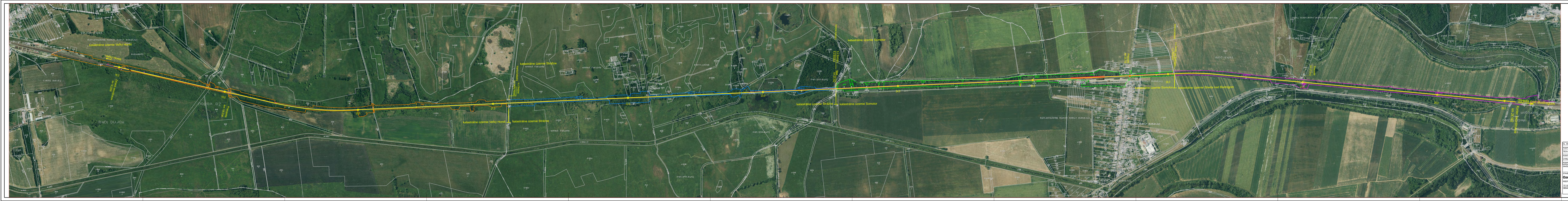
IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Potvrdzujem správnosť údajov

Mgr. Ladislav Eliáš
EP Projekt s. r. o
splnomocnený zástupca navrhovateľa

EP Projekt s.r.o.





- LEGENDA :**
- k.ú. Veľký Horeš**
hranica parcely registra C-KN, k.ú. Veľký Horeš,
dĺžka rekonštruovaného úseku v k.ú. - 2,919 km
dotknuté parcely k.ú.
 - k.ú. Strážne**
hranica parcely registra C-KN, k.ú. Strážne,
dĺžka rekonštruovaného úseku v k.ú. - 2,422 km
dotknuté parcely
 - k.ú. Somotor**
hranica parcely registra C-KN, k.ú. Somotor
dĺžka rekonštruovaného úseku v k.ú. - 2,500 km
dotknuté parcely
 - k.ú. Streda nad Bodrogom**
hranica parcely registra C-KN, k.ú. Streda nad Bodrogom,
dĺžka rekonštruovaného úseku v k.ú. - 2,541 km
dotknuté parcely
 - rekonštruovaná koľaj so staničným trate
 - rekonštruovaná koľaj - dĺžka rekonštruovaného úseku 10,382 km

HL. INŽINIER PROJEKTU: Ing. Martin Kozák		 EP Projekt s.r.o. <small>Právna osoba IČO: 47123214 Sídlo: Bratislava, Iľská 10 M.Č. 0963 639 101</small>	SPRAVOVATEL PROJEKTU:
PODPIS:			
TECH. KONTROLA:	Ing. Martin Kozák		
PODPIS:			
VYPRACOVAL:	Ing. Jarmila Koššová_PHD		
PODPIS:			
INVESTOR:	Zjednotenie Slovenskej republiky, Košovce 813 61 Bratislava	CIS. ZAKAZKY:	09/2020
STAVBA/OBJEKT:		PROFESIA:	DOPRAVA
OSTAŇNÉ:		MIERKA:	1:5000
Miesto stavby:	Dvojkolajná elektrifikovaná trať	FORMÁT:	12x A4
TI 3301 Čierna nad Tisou št. tr. Košice, DÚ 10 Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom		CISLO VYKRESU:	01
Obsah výkresu:	Situácia		

Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky

VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Okres : 811 Trebišov Dátum vyhotovenia : 16.12.2020
 Obec : 543802 Streda nad Bodrogom Čas vyhotovenia : 11:06:00
 Katastrálne územie : 858978 Streda nad Bodrogom Údaje platné k : 15.12.2020 18:00:00

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z LISTU VLASTNÍCTVA č. 2107

ČASŤ A: MAJETKOVÁ PODSTATA

Parcely registra „C“ evidované na katastrálnej mape

Počet parciel: 32

Parcelné číslo	Výmera v m ²	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku	Druh chránenej nehnuteľnosti	Spoločná nehnuteľnosť	Umiestnenie pozemku	Druh právneho vzťahu
129/2	172	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
129/3	23	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
153/2	8678	Orná pôda	1		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
156/1	705	Ostatná plocha	37		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
207/2	131	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
209/1	1209	Záhrada	4		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
1908/2	316	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
1909/2	761	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	

Iné údaje: Bez zápisu							
1914/1	26982	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1914/6	83	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 504 evidovanej na pozemku parcelné číslo 1914/6							
Iné údaje: Bez zápisu							
1914/7	529	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1914/9	26	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 854 evidovanej na pozemku parcelné číslo 1914/9							
Iné údaje: Bez zápisu							
1914/16	288	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1915/2	80	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	5
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 764 evidovanej na pozemku parcelné číslo 1915/2 je evidovaný na liste vlastníctva č. 1686.							
Iné údaje: Bez zápisu							
1915/3	22	Zastavaná plocha a nádvorie	17		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1915/4	70	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	5
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 833 evidovanej na pozemku parcelné číslo 1915/4 je evidovaný na liste vlastníctva č. 1686.							
Iné údaje: Bez zápisu							
1915/7	662	Zastavaná plocha a nádvorie	18		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1915/10	117	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1980/1	25903	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1980/4	575	Ostatná plocha	37		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1986/3	1973	Ostatná plocha	34		1	2	

Iné údaje: Bez zápisu							
2004/3	934	Orná pôda	1		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2004/20	93	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2017/6	164	Orná pôda	1		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2049/2	88	Orná pôda	1		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2051/2	192	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2058	450	Zastavaná plocha a nádvorie	22		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2067/1	9771	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2067/2	85587	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
2067/6	26	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 852 evidovanej na pozemku parcelné číslo 2067/6							
Iné údaje: Bez zápisu							
2067/7	13	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 851 evidovanej na pozemku parcelné číslo 2067/7							
Iné údaje: Bez zápisu							
2089/2	1239	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							

Legenda

Spôsob využívania pozemku

- 1 Pozemok využívaný pre rastlinnú výrobu, na ktorom sa pestujú obilniny, okopaniny, krmoviny, technické plodiny, zelenina a iné poľnohospodárske plodiny alebo pozemok dočasne nevyužívaný pre rastlinnú výrobu
- 4 Pozemok prevažne v zastavanom území obce alebo v záhradkárskej osade, na ktorom sa pestuje zelenina, ovocie, okrasná nízka a vysoká zeľaň a iné poľnohospodárske plodiny
- 16 Pozemok, na ktorom je postavená nebytová budova označená súpisným číslom
- 17 Pozemok, na ktorom je postavená budova bez označenia súpisným číslom

- 18 Pozemok, na ktorom je dvor
- 20 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti
- 22 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti
- 34 Pozemok, na ktorom je manipulačná a skladová plocha, objekt a stavba slúžiaca lesnému hospodárstvu
- 37 Pozemok, na ktorom sú skaly, svahy, rokliny, výmole, vysoké medze s krovím alebo kamením a iné plochy, ktoré neposkytujú trvalý úžitok

Spoločná nehnuteľnosť

- 1 Pozemok nie je spoločnou nehnuteľnosťou

Umiestnenie pozemku

- 1 Pozemok je umiestnený v zastavanom území obce
- 2 Pozemok je umiestnený mimo zastavaného územia obce

Druh právneho vzťahu

- 4 Vlastník pozemku je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku
- 5 Vlastník pozemku nie je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku

Parcely registra „E“ evidované na mape určeného operátu

Počet parciel: 2

Parcelné číslo	Výmera v m ²	Druh pozemku	Pôvodné katastrálne územie	Spoločná nehnuteľnosť	Umiestnenie pozemku
590	984	Ostatná plocha		1	2
Iné údaje: Bez zápisu					
591	4571	Ostatná plocha		1	2
Iné údaje: Bez zápisu					

Legenda

Umiestnenie pozemku

- 2 Pozemok je umiestnený mimo zastavaného územia obce

Spoločná nehnuteľnosť

- 1 Pozemok nie je spoločnou nehnuteľnosťou

Stavby

Počet stavieb: 8

Súpisné číslo	Na pozemku parcelné číslo	Druh stavby	Popis stavby	Druh chránenej nehnuteľnosti	Umiestnenie stavby
4	1914/11	3	Výpravná budova		1
Právny vzťah k pozemku parcelné číslo 1914/11 pod stavbou s.č. 4 je evidovaný na liste vlastníctva č. 2189.					
Iné údaje: Bez zápisu					
504	1914/6	3	Útulok pre TO		1
Iné údaje: Bez zápisu					
851	2067/7	3	Strážny dom		1
Iné údaje: Bez zápisu					

852	2067/6	8	Výhybkárske stanovište č.1		1
Iné údaje: Bez zápisu					
853	1917/2 1917/1	3	Sklad na rampe		1
Právny vzťah k pozemku parcelné číslo 1917/1 pod stavbou s.č. 853 je evidovaný na liste vlastníctva č. 1883. Právny vzťah k pozemku parcelné číslo 1917/2 pod stavbou s.č. 853 je evidovaný na liste vlastníctva č. 2189.					
Iné údaje: Bez zápisu					
854	1914/9	3	Výhybkárske stanovište č.2		1
Iné údaje: Bez zápisu					
855	1915/8	3	Náhradný prúdový zdroj		1
Právny vzťah k pozemku parcelné číslo 1915/8 pod stavbou s.č. 855 je evidovaný na liste vlastníctva č. 2189.					
Iné údaje: Bez zápisu					
856	1914/13	3	Skad CO		1
Právny vzťah k pozemku parcelné číslo 1914/13 pod stavbou s.č. 856 je evidovaný na liste vlastníctva č. 2189.					
Iné údaje: Bez zápisu					

Legenda

Druh stavby

- 3 Budova železníc a dráh
- 8 Budova lesného hospodárstva (horáreň, technická prevádzková stavba a iné)

Umiestnenie stavby

- 1 Stavba postavená na zemskom povrchu

ČASŤ B: VLASTNÍCI A INÉ OPRÁVNENÉ OSOBY Z PRÁVA K NEHNUTEĽNOSTI

Vlastník

Počet vlastníkov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	Spoluvlastnícky podiel
1	Slovenská republika, Dátum narodenia: -	1/1
	Titul nadobudnutia	
	Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1056/08-201/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1057/08-202/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1058/08-203/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1059/08-204/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1060/08-205/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1061/08-206/08 Preberanie ROEP - 8/2010	
	Iné údaje	
	R-160/2015-Žiadosť o zápis a zakres podľa Geometrický plán č.zák.4360090-20/2015 R-177/2016 - Zápis geometrického plánu č. 30654831-33/2015, č.z. 252/16. Geometrický plán č. 71/2017 vyhotovený dňa 21.12.2017 a úradne overený dňa 3.01.2018 pod č. G1-242/17 - č.z.539/18	
	Poznámky	

	Bez zápisu.
--	-------------

Správca

Počet správcov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
2	Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava, SR, IČO: 31364501	
	Titul nadobudnutia	
	Návrh na záznam Z-997/08, č.z. 192/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1054/08-199/08 Oznámenie o určení súpisného čísla Z-1055/08-200/08	
	Iné údaje	
	Geometrický plán č.zák.18/2005, č.z.192/08	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Nájomca

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
	Neevidovaní	

Iná oprávnená osoba

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
	Neevidovaní	

Titul nadobudnutia – nepriradené

Rozhodnutie SK Trebišov, UP-5/2011-Pay zo dňa 23.09.2011, č.z.262/11.

ČASŤ C: ŤARCHY

Bez tiarch.

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Okres : 811 Trebišov
 Obec : 543772 Somotor
 Katastrálne územie : 857351 Somotor

Dátum vyhotovenia : 16.12.2020
 Čas vyhotovenia : 11:07:21
 Údaje platné k : 15.12.2020 18:00:00

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z LISTU VLASTNÍCTVA č. 457

ČASŤ A: MAJETKOVÁ PODSTATA

Parcely registra „C“ evidované na katastrálnej mape

Počet parcel: 34

Parcelné číslo	Výmera v m ²	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku	Druh chránenej nehnuteľnosti	Spoločná nehnuteľnosť	Umiestnenie pozemku	Druh právneho vzťahu
347/1	1388	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
347/2	169	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 128 evidovanej na pozemku parcelné číslo 347/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
347/3	41	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 128 evidovanej na pozemku parcelné číslo 347/3							
Iné údaje: Bez zápisu							
348	923	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
349	47756	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
350	326	Zastavaná plocha a nádvorie	17		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
351/1	508	Zastavaná plocha a nádvorie	18		1	2	

Iné údaje: Bez zápisu							
351/2	502	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 129 evidovanej na pozemku parcelné číslo 351/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
351/3	75	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 129 evidovanej na pozemku parcelné číslo 351/3							
Iné údaje: Bez zápisu							
352	283	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
353/1	294	Zastavaná plocha a nádvorie	18		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
353/2	197	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 130 evidovanej na pozemku parcelné číslo 353/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
353/3	19	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 130 evidovanej na pozemku parcelné číslo 353/3							
Iné údaje: Bez zápisu							
354	190	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
355	1172	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
356	887	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
357	1053	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
358/1	481	Zastavaná plocha a nádvorie	18		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
358/2	128	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 131 evidovanej na pozemku parcelné číslo 358/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
359	798	Záhrada	4		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							

360/1	675	Zastavaná plocha a nádvorie	18		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
360/2	121	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 132 evidovanej na pozemku parcelné číslo 360/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
905	16132	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
906	26650	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
917	6491	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
918	2947	Zastavaná plocha a nádvorie	18	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
919	1469	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
921	10988	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
923	105	Vodná plocha	11	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1034	8715	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1035	72	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1059	3218	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1060	4621	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1061	1007	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	

Iné údaje:
Bez zápisu

Legenda

Spôsob využívania pozemku

- 4 Pozemok prevažne v zastavanom území obce alebo v záhradkárskej osade, na ktorom sa pestuje zelenina, ovocie, okrasná nízka a vysoká zeleň a iné poľnohospodárske plodiny
- 11 Vodný tok (prirodzený - rieka, potok; umelý - kanál, náhon a iné)
- 16 Pozemok, na ktorom je postavená nebytová budova označená súpisným číslom
- 17 Pozemok, na ktorom je postavená budova bez označenia súpisným číslom
- 18 Pozemok, na ktorom je dvor
- 20 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti
- 22 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti

Druh chránenej nehnuteľnosti

- 108 Chránené vtáčie územie

Spoločná nehnuteľnosť

- 1 Pozemok nie je spoločnou nehnuteľnosťou

Umiestnenie pozemku

- 2 Pozemok je umiestnený mimo zastavaného územia obce

Druh právneho vzťahu

- 4 Vlastník pozemku je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku

Stavby

Počet stavieb: 8

Súpisné číslo	Na pozemku parcelné číslo	Druh stavby	Popis stavby	Druh chránenej nehnuteľnosti	Umiestnenie stavby
128	347/2	3	Strážny dom		1
Iné údaje: Bez zápisu					
128	347/3	3	Hospodárska budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
129	351/2	3	Prijímacia budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
129	351/3	3	Hospodárska budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
130	353/2	3	Obytná budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
130	353/3	3	Hospodárska budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
131	358/2	3	Obytná budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
132	360/2	3	Strážny dom		1

Iné údaje:
Bez zápisu

Legenda

Druh stavby

3 Budova železníc a dráh

Umiestnenie stavby

1 Stavba postavená na zemskom povrchu

ČASŤ B: VLASTNÍCI A INÉ OPRÁVNENÉ OSOBY Z PRÁVA K NEHNUTEĽNOSTI

Vlastník

Počet vlastníkov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	Spoluvlastnícky podiel
1	Slovenská republika, Dátum narodenia: -	1/1
	Titul nadobudnutia	
	Z-1473/96;ZAPIS DO LV PODLA ZAK.c.625/92 Zb.,c.258/93 Oznámenie o určení súpisného čísla č.j.259/2001, podľa Z-1267/2001 Rozhodnutie Správy katastra v Trebišove, č.X-104/02,Z-247/02 Listina o určení súp.čísła Z-301/03-Z-308/03	
	Iné údaje	
	Geom.plán č.zák.31364501-30/2001 Rozhodnutie Správy katastra Trebišov, X 642/10, č.z.113/10 R-442/2016-Žiadosť o zápis CHVÚ Medzibodrožie zo dňa 11.11.2016-č.z. 201/2016 R-83/2020-Žiadosť o zápis geometrického plánu č.zák.31364501-118/2018-č.z. 18/2020	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Správca

Počet správcov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
2	Železnice slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava, PSČ 817 15, SR, IČO: 31364501	
	Titul nadobudnutia	
	Bez zápisu.	
	Iné údaje	
	K vlastníkovi č. 1 je správa k všetkým nehnuteľnostiam -80/06	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Nájomca

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
----------------	--	----------------------------------

Neevidovaní

Iná oprávnená osoba

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
Neevidovaní		

ČASŤ C: ŤARCHY

Bez tiarch.

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Okres : 811 Trebišov
 Obec : 543900 Veľký Horeš
 Katastrálne územie : 869007 Veľký Horeš

Dátum vyhotovenia : 16.12.2020
 Čas vyhotovenia : 11:08:31
 Údaje platné k : 15.12.2020 18:00:00

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z LISTU VLASTNÍCTVA č. 394

ČASŤ A: MAJETKOVÁ PODSTATA

Parcely registra „C“ evidované na katastrálnej mape

Počet parcel: 20

Parcelné číslo	Výmera v m ²	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku	Druh chránenej nehnuteľnosti	Spoločná nehnuteľnosť	Umiestnenie pozemku	Druh právneho vzťahu
797/1	53136	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
797/2	25	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	5
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 291 evidovanej na pozemku parcelné číslo 797/2 je evidovaný na liste vlastníctva č. 728.							
Iné údaje: Bez zápisu							
797/3	339	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 385 evidovanej na pozemku parcelné číslo 797/3							
Iné údaje: Bez zápisu							
797/4	10	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 292 evidovanej na pozemku parcelné číslo 797/4							
Iné údaje: Bez zápisu							
797/5	453	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
798	25	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 384 evidovanej na pozemku parcelné číslo 798							

Iné údaje: Bez zápisu							
807	1986	Ostatná plocha	37		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
808	1420	Záhrada	4		1	1	
Iné údaje: Bez zápisu							
809	113	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 374 evidovanej na pozemku parcelné číslo 809							
Iné údaje: Bez zápisu							
810	56	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 293 evidovanej na pozemku parcelné číslo 810							
Iné údaje: Bez zápisu							
811	420	Zastavaná plocha a nádvorie	16		1	1	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 1 evidovanej na pozemku parcelné číslo 811							
Iné údaje: Bez zápisu							
893	45855	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
897	1282	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
899	4896	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
900	839	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
905/1	46409	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
905/2	26	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	4
Právny vzťah k stavbe súpisné číslo 386 evidovanej na pozemku parcelné číslo 905/2							
Iné údaje: Bez zápisu							
961	12762	Zastavaná plocha a nádvorie	20		1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1141	35999	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	

Iné údaje: Bez zápisu						
1143	406	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2
Iné údaje: Bez zápisu						

Legenda

Spôsob využívania pozemku

- 4 Pozemok prevažne v zastavanom území obce alebo v záhradkárskej osade, na ktorom sa pestuje zelenina, ovocie, okrasná nízka a vysoká zeleň a iné poľnohospodárske plodiny
- 16 Pozemok, na ktorom je postavená nebytová budova označená súpisným číslom
- 20 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti
- 37 Pozemok, na ktorom sú skaly, svahy, rokliny, výmole, vysoké medze s krovím alebo kamením a iné plochy, ktoré neposkytujú trvalý úžitok

Druh chránenej nehnuteľnosti

- 108 Chránené vtáčie územie

Spoločná nehnuteľnosť

- 1 Pozemok nie je spoločnou nehnuteľnosťou

Umiestnenie pozemku

- 1 Pozemok je umiestnený v zastavanom území obce
- 2 Pozemok je umiestnený mimo zastavaného územia obce

Druh právneho vzťahu

- 4 Vlastník pozemku je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku
- 5 Vlastník pozemku nie je vlastníkom stavby postavenej na tomto pozemku

Stavby

Počet stavieb: 7

Súpisné číslo	Na pozemku parcelné číslo	Druh stavby	Popis stavby	Druh chránenej nehnuteľnosti	Umiestnenie stavby
1	811	3	prijímacia budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
292	797/4	3	Koľajová váha		1
Iné údaje: Bez zápisu					
293	810	1	Hospodárska budova		1
Iné údaje: Bez zápisu					
374	809	3	Sklad na rampe		1
Iné údaje: Bez zápisu					
384	798	3	Výhybkárske stanovište č. 1		1
Iné údaje: Bez zápisu					
385	797/3	3	Sklad zvrškového materiálu		1
Iné údaje: Bez zápisu					
386	905/2	3	Výhybkárske stanovište č.2		1

Iné údaje:
Bez zápisu

Legenda

Druh stavby

- 1 Priemyselná budova
- 3 Budova železníc a dráh

Umiestnenie stavby

- 1 Stavba postavená na zemskom povrchu

ČASŤ B: VLASTNÍCI A INÉ OPRÁVNENÉ OSOBY Z PRÁVA K NEHNUTEĽNOSTI

Vlastník

Počet vlastníkov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	Spoluvlastnícky podiel
1	Slovenská republika, Dátum narodenia: -	1/1
	Titul nadobudnutia	
	Z-1473/96; Zápis do LV podľa zák. č. 625/92 Zb., č.258/93 Oznámenie Z-1419/98,čj.247/98 Žiadosť o zápis do KN - Z-884/08-70/08 Rozhodnutie o určení súpisného čísla Z-883/08-71/08 Z-1202/2016 - Oznámenie o zmene súpisného čísla, č.z.141/16. Z-1203/2016 - Oznámenie o zmene súpisného čísla, č.z.142/16. Z-1204/2016 - Oznámenie o zmene súpisného čísla, č.z.143/16. Z-1205/2016 - Oznámenie o zmene súpisného čísla, č.z.144/16. Z-1206/2016 - Oznámenie o zmene súpisného čísla, č.z.145/16.	
	Iné údaje	
	LV-728 ohľadom nadstavby Rozhodnutie Správy katastra Trebišov X 140/07, č.z. 97/07 Geometrický plán č.zák.31364501-45/2007-70/08	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Správca

Počet správcov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
2	Železnice slovenskej republiky, Klemensová 8, Bratislava, PSČ 811 09, SR, IČO: 31364501	
	Titul nadobudnutia	
	Žiadosť o zápis do KN, vedené pod Z - 525/07, č.z.57/07 Oznámenie o určení súp. čísla, Z - 525/07, č.z.57/07 Oznámenie o určení súp. čísla, Z - 526/07, č.z.58/07 Oznámenie o určení súp. čísla, Z - 527/07, č.z.59/07 Oznámenie o určení súp. čísla, Z - 528/07, č.z.60/07 Oznámenie o určení súp. čísla, Z - 529/07, č.z.61/07	
	Iné údaje	
	K vlastníkovi č.1 je správa k všetkým nehnuteľnostiam -1/07 Geometrický plán č. 31 364501 - 052/2006, č.z.57/07	

	Poznámky
	Bez zápisu.

Nájomca

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
Neevidovaní		

Iná oprávnená osoba

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
Neevidovaní		

Iné údaje - nepriradené

R-462/2016 - Zápis CHVÚ Medzibodrožie, č.z.256/16.

ČASŤ C: ŤARCHY

Bez tiarch.

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Okres : 811 Trebišov Dátum vyhotovenia : 16.12.2020
 Obec : 543799 Strážne Čas vyhotovenia : 11:07:52
 Katastrálne územie : 858889 Strážne Údaje platné k : 15.12.2020 18:00:00

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

VÝPIS Z LISTU VLASTNÍCTVA č. 1033

ČASŤ A: MAJETKOVÁ PODSTATA

Parcely registra „C“ evidované na katastrálnej mape

Počet parcel: 3

Parcelné číslo	Výmera v m ²	Druh pozemku	Spôsob využívania pozemku	Druh chránenej nehnuteľnosti	Spoločná nehnuteľnosť	Umiestnenie pozemku	Druh právneho vzťahu
1351/2	43445	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1702/2	15605	Zastavaná plocha a nádvorie	22	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							
1914/2	14890	Zastavaná plocha a nádvorie	20	108	1	2	
Iné údaje: Bez zápisu							

Legenda

Spôsob využívania pozemku

- 20 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - železničná, lanová a iná dráha a jej súčasti
- 22 Pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti

Druh chránenej nehnuteľnosti

- 108 Chránené vtáčie územie

Spoločná nehnuteľnosť

- 1 Pozemok nie je spoločnou nehnuteľnosťou

Umiestnenie pozemku

- 2 Pozemok je umiestnený mimo zastavaného územia obce

ČASŤ B: VLASTNÍCI A INÉ OPRÁVNENÉ OSOBY Z PRÁVA K NEHNUTEĽNOSTI

Vlastník

Počet vlastníkov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	Spoluvlastnícky podiel
1	Slovenská republika, Dátum narodenia: -	1/1
	Titul nadobudnutia	
	podľa zákona č.258/1993 Z.z. v znení neskorších predpisov PKV 5001 Rozhodnutie Správy katastra Trebišov, č.j.2356/02 zo dňa 18.12.2002, Z-1357/02	
	Iné údaje	
	R-22/2016-Doplnenie os.údajov zo dňa 22.01.2016-č.z.43/2016 Geometrický plán č.zák.30654831-32/2015	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Správca

Počet správcov: 1

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
2	Železnice slovenskej republiky, Klemensová 8, Bratislava, PSČ 80000, SR, IČO: 31364501	
	Titul nadobudnutia	
	Bez zápisu.	
	Iné údaje	
	K vlastníkovi č. 1 je správa k všetkým nehnuteľnostiam -54/06	
	Poznámky	
	Bez zápisu.	

Nájomca

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
	Neevidovaní	

Iná oprávnená osoba

Poradové číslo	Titul, priezvisko, meno, rodné meno / Názov Miesto trvalého pobytu / Sídlo Dátum narodenia, rodné číslo / IČO / Iný identifikačný údaj	K nehnuteľnosti K vlastníkovi
	Neevidovaní	

ČASŤ C: ĎARCHY

Bez tiarch.

Výpis je nepoužiteľný na právne úkony

SPLNOMOCNENIE č. 2018/O130/189

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR"
so sídlom Klemensova 8, 813 61 Bratislava IČO: 31 364 501
zapísané v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Po, vložka č.:312/B
(ďalej len „ŽSR“)

zastúpené
Mgr. Martinom Erdössym
generálny riaditeľ ŽSR
týmto
splnomocňuje spoločnosť

Splnomocnenec: EP Projekt s.r.o.
So sídlom: Mlynská 28, 040 01 Košice
IČO: 45 432 694

zapísaný v Obchodnom registri Okresného súdu Košice I, v oddiel: Sro, vložka č.: 25246/V, aby zastupoval ŽSR
v rozsahu investora vo všetkých konaniach a úkonoch potrebných pre prípravu stavby:

„Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, RK koľ.č.1,2“

Splnomocnenec je oprávnený:

na zastupovanie ŽSR so všetkými železničnými a neželezničnými zložkami vo všetkých úkonoch a konaniach súvisiacich s inžinierskou činnosťou zabezpečujúcou prípravu stavby v rozsahu:

- na získanie podkladov a informácií v spojitosti s prípravou stavby,
- na zastupovanie ŽSR vo všetkých úkonoch súvisiacich s inžinierskou činnosťou zabezpečujúcou prípravu stavby, vrátane všetkých úkonoch súvisiacich s majetkovoprávnym vysporiadaním.

Pri všetkých úkonoch, na ktoré je splnomocnenec oprávnený podľa tohto splnomocnenia, bude vždy uvádzať, že koná za splnomocniteľa, t.j. ŽSR.

Splnomocnenec vykonáva inžiniersku činnosť v súvislosti so zabezpečením stavebného povolenia na predmetnú stavbu na základe Zmluvy o dielo č. 2456/2018/5400/026 uzatvorená dňa 20.8.2018 (účinná od dňa 07.09.2018).

Toto splnomocnenie oprávňuje splnomocnenca na zastupovanie len v rozsahu v ňom určenom a platí do ukončenia realizácie stavby. Týmto nie je dotknutá platnosť ustanovení § 33b ods. 1 a 2 Občianskeho zákonníka, podľa ktorých môže toto splnomocnenie zaniknúť aj pred ukončením realizácie stavby.

Pre prípad, že s poukazom na toto splnomocnenie bude potrebné spracúvať osobné údaje fyzických osôb, sú splnomocnenec a ním poverené osoby povinné nakladať s osobnými údajmi v súlade so zákonom č. 18/2018 Z.z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V Bratislave, dňa.....19.11.2018



Mgr. Martin Erdössy
generálny riaditeľ ŽSR

Splnomocnenec splnomocnenie v hore uvedenom rozsahu prijíma:

V Bratislave, dňa.....19.11.2018

EP Projekt s.r.o.

Mlynská 28

040 01 Staré Mesto

IČO: 452022985041

45432694

Okres Sro, vložka č. 25246/V

Mgr. Ladislav Eliáš
konateľ spoločnosti
EP Projekt s.r.o.