

• sudop TRADE spol. s r. o. Košice  
Krivá 0/21  
040 01 Košice  
Slovenská republika  
•

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Košice
-/-	OU-KE-OSZP2-2024/002356-004	Ing. Soňa Košová/268	17. 01. 2024

Vec

„Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) - Košice“  
- záväzné stanovisko orgánu štátnej vodnej správy podľa § 16a ods. 1 vodného zákona

Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „okresný úrad v sídle kraja“) prijal dňa 11.11.2022 žiadosť od spoločnosti sudop TRADE spol. s r. o. Košice, Krivá 21, 040 01 Košice, IČO: 31 667 830, v zastúpení stavebníka – Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 o vydanie záväzného stanoviska podľa § 16a ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „vodný zákon“) k činnosti/stavbe „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) - Košice“ (ďalej aj ako „činnosť/stavba“).

K žiadosti bola predložená dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce, ktorú vypracoval Ing. Jozef Hovanec v októbri 2022 a Záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA).

Okresný úrad v sídle kraja listom č. OU-KE-OSZP2-2022/048015 zo dňa 14.11.2022 požiadal poverenú osobu – Výskumný ústav vodného hospodárstva v súlade s § 16a ods. 3 vodného zákona o vydanie odborného stanoviska k navrhovanej činnosti/stavbe, ktoré je podkladom pre vydanie záväzného stanoviska.

Poverená osoba podaním č. RD3301/2023 zo dňa 20.12.2023 zaslala odborné stanovisko k posudzovanej činnosti/stavbe, doručené okresnému úradu v sídle kraja dňa 08.01.2024.

Z hľadiska požiadaviek článku 4.7 Rámcovej smernice o vode bolo potrebné posúdiť navrhovanú činnosť/stavbu a to vo vzťahu k dotknutým útvarom povrchovej a podzemnej vody.

Predmetom činnosti/stavby je modernizovať technickú infraštruktúru železničnej trate na dosiahnutie technických parametrov pre medzinárodnú vlakovú prepravu, s navrhovanou rýchlosťou 160 km/hod. Modernizácia začne v žkm 98,200 v žst. Košice a skončí v žkm 113,412 žst. Kysak. Celková dĺžka modernizovanej dvojkoľajovej trate bude 15,053 km.

Predložená dokumentácia delí navrhovanú činnosť/stavbu na štyri časti:

UČS 01 – ŽST Košice, km 98,200 – 100,325

Telefón	E-mail	Internet	IČO
+421556001250	ou-ke-oszpz@minv.sk	www.minv.sk	00151866

UČS 02 – ŽST Košice - Ťahanovce, km 100,325 – 103,100

UČS 03 – Ťahanovce – ŽST Kostol'any nad Hornádom, km 103,100 – 106,135

UČS 04 – ŽST Kostol'any nad Hornádom – ŽST Kysak, km 106,135 – 113,253.

Trasa modernizovanej trate bude vzhľadom na dodržanie požadovaných rýchlostných parametrov situovaná čiastočne na pôvodnom železničnom telese a čiastočne na nových plochách. Modernizácia zahŕňa tiež nahradenie jestvujúcich oceľových železničných mostov novými vyhovujúcimi pre hladinu storočnej vody nad vodnými tokmi a zrušenie štyroch jestvujúcich priecestí. Pre dosiahnutie rýchlosti 160 km/hod je navrhnutý nový železničný tunel v dĺžke 740 m. Dôjde aj k úprave koryta rieky Hornád. Z dôvodu zmeny trasovania časti koľaje a regulácie vodného toku sú navrhnuté aj dva nové viacpoľové mosty.

V staničnom obvode žst. Košice v km 100,076 križuje železničná trať miestnu komunikáciu (Rampová ulica) úrovňovým priecestím. Priecestie bude zrušené a pešia doprava bude presmerovaná na lávku pre chodcov, križujúcu 4 koľaje. Rozpätie mosta lávky je 32 m.

V staničnom obvode žst. Košice v km 98,729 križuje železničnú trať odchodový podchod pre cestujúcich a v km 98,770 príchodový podchod pre cestujúcich. Podchody budú predĺžené pod rekonštruované nástupište č. 3 a nové nástupište č. 4 s možnosťou výhľadového predĺženia pod ostatné koľaje s vyústením na východnú stranu koľajiska. Výstupy z podchodov s týchto nástupíšť budú schodiskami a osobnými výťahmi. Predĺženie podchodu v km 98,729 je navrhnuté v dĺžke 22,74 m. a v km 98,770 v dĺžke 22,76 m.

V km 100,10 – 100,325 je navrhovaná protihluková stena o stavebnej dĺžke 225,0 m s výškou stien 4,0 m nad temenom koľajnice. Založené budú na vrtaných pilótach hĺbky 3500 mm. Výška železničného násypu sa bude pohybovať v rozmedzí 1 až 6,5 m.

V medzistaničnom úseku žst. Košice – žst. Kostol'any nad Hornádom v km 100,560 križuje železničná trať jestvujúcim mostom vodný tok Hornád. Je navrhnutá komplexná rekonštrukcia, teda nosná konštrukcia mosta a čiastočne prvky spodnej stavby budú asanované. Rovnako bude asanovaný aj most železničnej vlečky. Most bude dvojkolajový, jednopoleový s rozpätím nosnej konštrukcie 81 m s celkovou dĺžkou 91 m. Osadená bude aj protihluková stena. Spodná stavba mosta bude pozostávať z brehových opôr a rovnobežných krídel, zakladanie opôr bude hlbinné (pilóty). V mieste stavebných jám bude koryto rieky uvedené do pôvodného stavu a v mieste vybraných stredových podpier bude doplnené spevnenie koryta.

V medzistaničnom úseku žst. Košice - žst. Kostol'any nad Hornádom v km 102,720 v mieste žz. Ťahanovce bude križovať železničnú trať nový podchod pre chodcov. Bude pozostávať z rúry podchodu a výstupných objektov (schodišťa a rampy). Dĺžka podchodu bude 15,41 m, s dĺžkou premostenia 3 m a výškou 2,65 m. Navrhnuté sú protihlukové steny v obci Ťahanovce v úsekom nžkm 100,325 – 100,850, 100,51 – 100,90, 101,00 – 101,4 a 102,210 – 103,07 o celkovej dĺžke 2175 m. Navrhovaný je protihlukový systém Forster, t. j. hliníkové bariéry s výškou 4 m, s uložením na vrtaných pilótach hĺbky 3500 mm.

V medzistaničnom úseku žst. Košice – žst. Kostol'any nad Hornádom v km 105,740 križuje železničná trať jestvujúcim mostom vodný tok Hornád a nábrežné poľné cesty. Z dôvodu modernizácie traťového úseku je navrhnutá komplexná rekonštrukcia, jestvujúce nosné konštrukcie a prvky spodnej časti mosta budú asanované. Navrhovaný most bude dvojkolajový, jednopoleový s jednokolajovými nosnými konštrukciami osadenými na spodnej stavbe. Súčasťou bude aj postranná lávka pre chodcov a z vtokovej strany bude osadená protihluková stena ľahkej hliníkovej konštrukcie. Zakladanie opôr bude hlbinné (pilóty).

V medzistaničnom úseku žst. Košice – žst. Kostol'any nad Hornádom v km 103,510 – 104,330 križuje trať masív Dáriušovej hory dvojkolajovým tunelom. Navrhnutý je nový razený železničný tunel s celkovou dĺžkou 820 m. Tunel je razený podľa zásad Novej rakúskej tunelovacej metódy. Definitívny vjazdový portál bude situovaný v nžkm 103,510 a definitívny výjazdový portál bude situovaný v nžkm 104,330.

V záhradkárskej oblasti v úseku nžkm 104,350 – 104,560, 105,50 – 106,110, 105,670 – 106,135 sú navrhované protihlukové steny o celkovej dĺžke 1380 m založené na vrtaných pilótach hĺbky 3500 mm.

V staničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom v km 107,617 križuje jestvujúca trať mostom potok Hrubša. Jestvujúci most bude asanovaný. Preložka železničnej trate bude riešená novým mostom s dĺžkou 27,80 m, ktorý bude trojkolajový, jednopoleový. V mieste mosta bude koryto potoka ponechané prirodzené.

V staničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom v km 107,978 križuje nová preložka železničnej trate novým mostom rieku Hornád a nábrežné miestne komunikácie (poľné cesty). Navrhovaný most bude dvojkoľajový, jednopoložový, z výtokovej strany budú osadené protihlukové steny ľahkej hliníkovej konštrukcie. V mieste mosta ostane koryto rieky Hornád zachované.

V medzistaničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom – žst. Kysak v km 109,714 križuje nová preložka železničnej trate novým mostom rieku Hornád a miestne komunikácie (poľné cesty). Navrhovaný most bude dvojkoľajový, trojkoľajový s dĺžkou 190,60 m. V mieste mosta ostane koryto rieky Hornád upravené.

V rkm 154,112 rieky Hornád prekonáva navrhovaná účelová komunikácia mostom koryto rieky Hornád. Komunikácia bude kategórie C 6,5/6 a spojí cesti III/3390 Kysak – Košice s obcou Sokol' a bude slúžiť ako prístupová trasa k mostným objektom realizovaným na preložke modernizovanej trate Košice – Kysak. Navrhovaný most dĺžky 59,20 m bude cestný s jednopoložovou nosnou konštrukciou na spodnej stavbe. Zakladanie opôr bude hlbinné (pilóty). V mieste mosta bude koryto rieky Hornád upravené.

V medzistaničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom – žst. Kysak v km 110,690 križuje preložka železničnej trate novým mostom potok Uhrinče a účelovú komunikáciu C 6,5/60. Nový most bude dvojkoľajový, jednopoložový s dĺžkou 29,60 m. V mieste mosta bude koryto potoka upravené.

V medzistaničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom – žst. Kysak v km 111,376 križuje nová preložka železničnej trate novým mostom preložku rieky Hornád. Navrhovaný most bude dvojkoľajový, trojkoľajový s dĺžkou 198,96 m. V mieste mosta ostane koryto rieky upravené.

V medzistaničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom – žst. Kysak v km 112,943 križuje železničná trať jestvujúcim mostom rieku Hornád a nábrežné poľné cesty (most ev. č. 58 – koľ. č.1). Navrhnutá je komplexná rekonštrukcia mosta. Jestvujúce nosné konštrukcie a prvky spodnej stavby budú asanované. Navrhovaný most bude dvojkoľajový, jednopoložový s dĺžkou 123 m. Zakladanie opôr je hlbinné (pilóty). V mieste mosta ostane koryto rieky zachované.

V medzistaničnom úseku žst. Kostol'any nad Hornádom – žst. Kysak v km 112,943 križuje železničná trať jestvujúcim mostom rieku Hornád a nábrežné poľné cesty (most ev. č.20 – koľ. č. 2). Navrhnutá je komplexná rekonštrukcia mosta. Jestvujúce nosné konštrukcie a prvky spodnej stavby budú asanované. Navrhovaný most bude dvojkoľajový, jednopoložový s dĺžkou 123 m. Zakladanie opôr je hlbinné (pilóty). V mieste mosta ostane koryto rieky zachované.

V sžkm 107,720 jestvujúca železničná trať prekonáva mostom potok Hrubša. Most bude demontovaný z dôvodu preložky úseku trate. Demontáž bude vykonávaná postupne v súčinnosti s výstavbou nového mosta v mieste preložky železničnej trate.

V sžkm 108,075 jestvujúca trať prekonáva mostom rieku Hornád. Dvojkoľajový, trojkoľajový železničný most bude demontovaný.

Na účelovej komunikácii C 7,5/50 spájajúcej cestu III/3390 Kysak – Košice a areál PD Trebejov bude mostný objekt trojkoľajový, zabezpečujúci mimoúrovňové križovanie účelovej komunikácie a modernizovanej železničnej trate o celkovej dĺžke 87,50 m.

V úseku od km 110,294.880 po km 110,483.060 bude trať realizovaná mimo pôvodnej trasy. A v rámci toho bude realizovaný oporný múr pri koľaji č. 1 v dĺžke 184,700 m, hrúbke 900 mm.

Trasa úpravy rieky Hornád je navrhnutá v úseku rkm 154,855 až 156,417. Dĺžka preložky rieky Hornád je 1562 m. Návrh trasy je ovplyvnený trasou trate a polohou novo navrhovaného mosta.

V lokalite Sokol' vedie rieka Hornád po ľavej strane údolia, kde sa stretáva s existujúcou železničnou traťou. Ostrým oblúkom mení smer na opačnú stranu údolia, kde ho bude križovať novo navrhovaná trať v žkm 109,70. Navrhnutá je úprava toku, ktorá zlepší terajší nepriaznivý stav. Začiatok úpravy bude v km 153,747.40 a koniec v km 154,216.40. Geometricky trasa bude pozostávať z priamky dĺžky 451,73 m a zo zloženého excentrického oblúka, ktorý pozostáva z dvoch oblúkov rôznej krivosti.

Projektová dokumentácia zahŕňa aj úpravu potoka Uhrinče, ktorý je pravostranným prítokom Hornádu a v žkm 110,723.58 bude križovať novú železničnú trať. Súčasný stav jeho koryta je nevyhovujúci. Je nutné stabilizovať jeho trasu – niveletu a priečny profil. Celková dĺžka úpravy bude 183 m. Zaústenie potoka bude stabilizované prahmi, pozdĺžny sklon je navrhnutý jednotný ( $J = 0,005$ ), rozdiel bude kompenzovaný betónovými stupňami s príslušným vývarom.

V žkm 112,950 na trase Kostolany nad Hornádom – Kysak je v súčasnosti premostenie Hornádu dvojpoľovým mostom. Koryto Hornádu je sústredené do pravého poľa, ľavé pole je neusporiadané s časťami pôvodného objektu a s dočasnou cestou. To spôsobuje veľký hydraulický odpor prúdiacej vode so všetkými negatívami, ktoré sú dôsledkom nadmerného odporu. Navrhovaná úprava toku bude v km 157,275.86 a koniec úpravy v km 157,625.31. Celá trasa bude v priamke a os koryta bude totožná s osou mosta.

V úsekoch km 106,135 – 106,23, 107,28 – 108,69, 107,85 – 108,34, 110,42 – 110,81, 111,706 – 112,86 budú osadené protihlukové stenu systému Forster, hliníkové bariéry s výškou 4 m.

Navrhovanou činnosťou/stavbou sa trasa železničnej trate presunie do vnútra ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Sokol. Z tohto dôvodu sú navrhnuté 2 monitorovacie vrty na odber vzoriek vody.

Posúdenie navrhovanej činnosti/stavby sa vzťahuje na obdobie počas realizácie ako aj na obdobie po jej ukončení.

Územie navrhovanej činnosti/stavby sa nachádza v čiastkovom povodí Hornádu. Dotýka sa štyroch vodných útvarov – jedného útvaru povrchovej vody SKH0004 Hornád a troch útvarov podzemnej vody, a to útvaru kvartérnych sedimentov SK1001200P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Hornádu, Bodvy a ich prítokov a dvoch predkvartérnych útvarov – SK2005300P Medzizrnové podzemné vody Košickej kotliny a SK200510KF Dominantné krasovo – puklinové podzemné vody Braniska a Čiernej hory.

Útvar povrchovej vody SKH0004 Hornád (rkm 66,30 – 0,00) bol vymedzený ako prirodzený vodný útvar. Je klasifikovaný v priemernom ekologickom stave s vysokou spoľahlivosťou. Z hľadiska hodnotenia chemického stavu nedosahuje dobrý chemický stav, taktiež s vysokou spoľahlivosťou.

Počas realizácie navrhovanej činnosti/stavby môže dôjsť k ovplyvneniu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík v útvare povrchovej vody SKH004 Hornád objektmi realizovanými priamo vo vodnom útvare, resp. v jeho bezprostrednej blízkosti. Možno predpokladať, že dôjde k dočasným zmenám ako je narušenie dna a brehov koryta toku alebo zakaľovanie toku. Toto ovplyvnenie bude dočasné a jeho vplyv nebude významný. Vplyv na hydrologický režim tohto útvaru sa nepredpokladá.

Niektoré zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík daného útvaru povrchovej vody spôsobené realizáciou úpravy koryta, opevnenia svahov v prítokovom profile v celom úseku úpravy kamennou nahádzkou a realizácia preložky vodného toku Hornád budú prechádzať do zmien trvalých. Vzhľadom na rozsah týchto zmien možné ovplyvnenie ekologického stavu tohto útvaru povrchovej vody ako celku nebude tak významné, aby mohlo viesť k zhoršovaniu jeho ekologického stavu.

Útvar podzemnej vody SK1001200P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Hornádu, Bodvy a ich prítokov bol klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom stave, ale v zlom chemickom stave v dôsledku znečistenia pesticídmi.

Útvar podzemnej vody SK2005300P Medzizrnové podzemné vody Košickej kotliny bol klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom aj chemickom stave.

Útvar podzemnej vody SK200510KF Dominantné krasovo-puklinové podzemné vody Braniska a Čiernej hory bol klasifikovaný v dobrom kvantitatívnom aj chemickom stave.

Vzhľadom na charakter vplyvov (nesúvislé bariéry, pilóty malej hĺbky, hlbšie pilóty spôsobujú lokálne ovplyvnenie tzv. bariérovým efektom, prestavba už existujúcich objektov) možno očakávať, že rozsah možných zmien hladiny podzemnej vody bude mať lokálny charakter a vplyv navrhovanej činnosti/stavby počas výstavby a prevádzky na zmenu hladiny, režimu a stavu uvedených útvarov podzemných vôd sa nepredpokladá.

Vplyv realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti/stavby na zmenu hladiny, režimu a stavu dotknutých útvarov podzemnej vody ako celku sa nepredpokladá. Vplyvom realizácie stavebných objektov pod hladinou podzemnej vody môže dôjsť k lokálnemu ovplyvneniu podzemných vôd. Pri zakladaní stavebných objektov pod hladinou

podzemnej vody by v blízkosti hĺbkovo založených pilót a protihlukových stien mohlo dôjsť k prejavu bariérového efektu – spomaleniu pohybu podzemnej vody ich obtekaním. Nakoľko však nepredstavujú súvislú bariéru a nezasahujú celú zvodnenú vrstvu, vplyv na režim a hladinu podzemnej vody bude zanedbateľný.

Počas prevádzky bude najohrozenejší vodárenský zdroj Sokol, cez ktorého ochranné pásmo bude prechádzať časť novej trasy železničnej trate Košice – Kysak. Navrhnuté boli opatrenia za účelom minimalizácie znečistenia horninového prostredia a následne podzemnej vody. Zriadenie násypového telesa po celej dĺžke trasy zabezpečí nepriepustnosť telesa a odvedenie prípadných priesakov z telesa násypu. Priekopy budú z tvárníc spevnené a nepriepustné. Tvárnice budú uložené do pieskového lôžka, v ktorom bude uložená nepriepustná fólia v niekoľkých vrstvách. Fólie budú vzájomne zvarené tak, aby bola docielená nepriepustnosť. Z hydrogeologického posudku vyplynulo, že navrhované opatrenia dostatočne minimalizujú ohrozenie vodárenského zdroja Sokol. Účinnosť opatrení sa bude overovať navrhovaným monitoringom kvality podzemnej vody v navrhnutých vrtoch.

Okresný úrad v sídle kraja ako príslušný orgán štátnej vodnej správy podľa § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 60 ods. 1 písm. i) vodného zákona, k predloženej projektovej dokumentácii vydáva podľa § 16a ods. 1 vodného zákona nasledovné

záväzné stanovisko:

Pre činnosť/stavbu „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak (mimo) - Košice“ sa pred jej povolením nevyžaduje výnimka z environmentálnych cieľov uvedených v § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona (ďalej len „výnimka“).

Predmetná činnosť/stavba predstavuje modernizáciu technickej infraštruktúry železničnej trate na dosiahnutie technických parametrov pre medzinárodnú vlakovú prepravu, pre navrhovanú rýchlosť 160 km/hod.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti/stavby požiadal okresný úrad v sídle kraja poverenú osobu o vydanie odborného stanoviska.

Lokalita činnosti/stavby sa nachádza v čiastkovom povodí Hornádu. Dotýka sa jedného útvaru povrchovej vody, a to SKH0004 Hornád a troch útvarov podzemnej vody, a to útvaru podzemnej vody kvartérnych sedimentov SK1001200P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Hornádu, Bodvy a ich prítokov, útvaru podzemnej vody predkvartérnych hornín SK2005300P Medzizrnové podzemné vody Košickej kotliny a útvaru podzemnej vody predkvartérnych hornín SK200510KF Dominantné krasovo – puklinové podzemné vody Braniska a Čiernej hory.

Zo záverov odborného posúdenia poverenej osoby vyplynulo, že realizáciou navrhovanej činnosti/stavby a po jej ukončení predpokladané identifikované zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody nebudú významné do takej miery, že nebude možné dosiahnuť environmentálne ciele alebo sa nepodarí zabrániť zhoršovaniu ekologického potenciálu dotknutých útvarov povrchovej vody. Zmena hladiny a režim podzemných vôd v dotknutých útvaroch podzemnej vody, ktorá by viedla k nesplneniu environmentálnych cieľov sa nepredpokladá.

Na základe uvedených skutočností teda navrhovanú činnosť/stavbu z hľadiska požiadaviek článku 4.7 Rámцovej smernice o vode nie je potrebné posúdiť.

Posudzovaná činnosť/stavba bude z dôvodu zmeny trasy železničnej trate zasahovať do ochranného pásma podzemných vôd II. stupňa vodárenského zdroja Sokol.

Okresný úrad v sídle kraja po posúdení projektovej dokumentácie k činnosti/stavbe a prihliadnuc na závery odborného stanoviska poverenej osoby dospel k záveru, že navrhovanou činnosťou/stavbou nedôjde k negatívnemu ovplyvneniu stavu útvarov povrchovej vody a útvarov podzemných vôd, a preto sa pred povolením činnosti/stavby nevyžaduje výnimka.

Zo záverov odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby vyplýva, že aj keď v dôsledku odklonenia trasy železničnej trate bude časť novej železničnej trate vedená v ochrannom pásme podzemných vôd II. stupňa

vodárenského zdroja, investorom navrhnuté opatrenia za účelom minimalizácie znečistenia podzemných vôd sú dostatočné.

Vzhľadom na to, že ide útvar podzemnej vody SK1001200P je v zlom chemickom stave a vzhľadom na zásah do ochranného pásma vodárenského zdroja Sokol' je nevyhnutné vykonať také opatrenia, aby počas realizácie prác nedochádzalo k úniku znečisťujúcich a ropných látok do prostredia v dotknutom území, aby nedošlo ku kontaminácií podzemných vôd.

V prípade ovplyvnenia kvalitatívnych alebo kvantitatívnych parametrov vodárenského zdroja, je investor povinný nahradiť tento zdroj a uhradiť všetky náklady súvisiace s odstránením znečistenia.

Poverená osoba z hľadiska morfológie koryta toku neodporúča realizáciu úpravy celoopevneného priečného profilu koryta v tvare lichobežníka. Odporúča uprednostniť priečny profil preložky koryta toku miskovitého tvaru s občasnými výmol'mi tvoriacimi tóňu.

Uvádza tiež potrebu úpravy ostatných stavebných objektov (realizácia betónových stupňov s príslušným vývarom a celoprofilových prahov) tak, aby sa predišlo vytváraniu priečných bariér v toku, ktoré by mohli zhoršovať ekologický stav, resp. by mohli brániť zlepšeniu ekologického stavu drobného vodného toku Uhrinče ako aj útvaru povrchovej vody SKH0004 Hornád.

Poverená osoba v odbornom stanovisku taktiež odporúča, aby stavebné zásahy do koryta vodných tokov a jeho brehov boli obmedzené na čo najnevyhnutnejšiu mieru, aby nedochádzalo k stabilizáciám a úpravám brehov a dna na miestach, kde to projektová dokumentácia nedeklaruje.

Pri realizácii stavebných objektov (hlbkové založenie pilót) je potrebné voliť injektážne zmesi na takej báze, aby nedošlo k ohrozeniu kvality podzemnej vody.

Záväzné stanovisko okresného úradu v sídle kraja je podľa § 16a ods. 1 vodného zákona podkladom k vyjadreniu orgánu štátnej vodnej správy v územnom konaní k činnosti; ak sa územné konanie pre činnosť nevyžaduje, záväzné stanovisko je podkladom ku konaniu o povoloovanej činnosti.

Žiadateľ je oprávnený podľa § 16a ods. 6 vodného zákona podať návrh na začatie konania o povolení činnosti, ak zo záväzného stanoviska vyplýva, že sa nevyžaduje výnimka.

Záväzné stanovisko bude v súlade s § 16a ods. 5 vodného zákona zverejnené na webovom sídle okresného úradu v sídle kraja a súčasne na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky po dobu 30 dní.

#### Na vedomie

Okresný úrad Košice - okolie, OSZP, ŠVS, Hroncova 10541/13, Košice - Staré Mesto, 040 01 Košice 1  
Okresný úrad Košice, OSZP3, ŠVS, Komenského 52, 041 26 Košice 1

JUDr. Henrieta Halászová  
vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky