

X. VŠEOBECNE ZROZUMITEL'NÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Správa o hodnotení, ŽSR, modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov Trenčín/Žilina je spracovaná v zmysle prílohy č.3 zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení zákona č. 391/2000 Z.z.

Navrhovaná činnosť patrí podľa zoznamu činností prílohy č.1 zákona NR SR č. 391/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie do kategórie činnosti č. 13 – Dopravné a spojové stavby a zariadenia, položka č. 3 – Výstavba železničných dráh.

- Navrhovateľom činnosti sú Železnice Slovenskej republiky.
- Spracovateľom správy o hodnotení je REMING Consult a.s. a AAA-KROPITZ Žilina
- Odhadované celkové náklady stavby: 10 051 698 000 – 10 098 752 000,- Sk
- Príprava projektovej dokumentácie: do roku 2009
- Začiatok výstavby: rok 2010
- Ukončenie výstavby: rok 2013

Jedná sa o líniovú stavbu, ktorá prechádza okresmi Púchov a Považská Bystrica. Nové merovanie trasy je riešené ako nová stavba vo variantnom riešení. Účelom stavby je modernizovať železničnú trať č. 120 v úseku Púchov – Žilina na prepravnú rýchlosť do 160 km/hod tak, aby boli dosiahnuté parametre AGC a AGTC, pretože predmetný úsek je súčasťou európskeho multimodálneho dopravného koridoru Va a súčasne vychádza z koncepcie európskych dopravných koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencii ministrov dopravy z roku 1994.

Spomenutou konferenciou bolo definovaných 9 dopravných koridorov v strednej a východnej časti európskeho kontinentu.

Z týchto sa v záujmovom území nachádzajú koridory:
č. V - v úseku vetvy A Bratislava – Žilina – Čierna n./Tisou
č. VI – v úseku Žilina – Čadca – Skalité – hranice SR/PR

Na tieto koncepcné súvislosti navázuje rozhodujúci rozvojový dokument: „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“, schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády č. 686/97.

Ako jedna z priorít je stanovená modernizácia koridorov Bratislava – Žilina – Čadca – Skalité – št. hranica s PR.

Začlenenie tratí ŽSR do vybraných európskych koridorov znamená súčasne i výhľadovo podiel na diaľkovej, medzištátnej tranzitnej doprave a tým aj na daných komerčných prejavoch, pričom práve ekologické zaťaženie územia a energetická náročnosť železničnej dopravy je v porovnaní s ostatnými druhmi doprav aplikovateľnými cez územie Slovenska najmenšia. Príjem zo železničnej tranzitnej dopravy meraný nákladmi za získanú devíziu je rozhodne jedným z najefektívnejších. Začlenenie je však podmienené splnením technických podmienok a dosiahnutím parametrov spomínaných dohôd s najväčším dôrazom na rýchlosť prepravy.

Modernizácia vybraných tratí železničnej siete ŽSR spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Do železničnej dopravnej cesty treba zahrnúť: pozemky, objekty a zariadenia železničných trád a stavieb (ŽTS), telekomunikačnej a zabezpečovacej techniky (TZT), energetiky a elektrotechniky (EE) ako aj bezprostredné riadenie dopravy.

Modernizovaná trať bude vo veľkej miere využívať už existujúci koľajový zvŕšok. Najväčšie zmeny sú v úseku Púchov – Považská Bystrica, kde sa uvažuje s premostením Nosického kanála a koryta rieky Váh, vybudovaním tunela „Diel“ a premostením Nosickej prieehrady. Z dôvodu preložky železničnej trate bude nutné preložiť a vybudovať aj nové zastávky v Nosiciach a Milochove. V úseku Horný Milochov sa uvažuje s tunelom „Stavná“. V oblasti Považskej Teplej je navrhované zrušenie železničnej stanice Považská Teplá a vybudovanie len zastávky. Upravy trate si vyžadujú premostenie cez existujúcu sústavu jazier. V katastrálnom území Vrtižer sa

železničná trať bude križovať s diaľnicou D1, návrh preto túto skutočnosť zohľadňuje smerovo aj výškovo. V ostatných úsekoch sa jedná len o smerovú úpravu oblúkov trate, modernizáciu hlavných kolají v staniciach, modernizáciu staníc a zastávok a s tým súvisiacich objektov ako nástupišťia, podchody pre cestujúcich, odstránenie všetkých úrovňových priecestí a pod.

Variantne je riešený úsek Púchov – Považská Bystrica. Nové vplyvy sa prejavujú iba na časti úseku Nosice – Miločov, ostatné úseky budú z väčšej časti len rekonštrukciou stávajúcej železničnej trate.

- **Variant 1 (červený)** – navrhuje sa premostenie Nosického kanála a koryta rieky Váh, vybudovanie dvoch tunelov o celkovej dĺžke 2,36 km, preložky zastávok Nosice a Miločov. Celková trasa sa skráti o 2,777 km. Trasa železnice prechádza na začiatku katastrálneho územia Nosice cez Nosický kanál na ostrov, kde by mala byť vybudovaná nová zastávka, cez koryto rieky Váh a južným okrajom obce Nimnica do tunela „Diel“ a odtiaľ premostením cez vodnú nádrž Nosice do Miločova, kde sa napojí na stávajúcu trať. V oblasti železničnej stanice Považská Bystrica sa uvažuje so smerovou úpravou vchodového a odchodového oblúka. V časti Považská Teplá sa protismerné oblúku vyrovnajú a preložka bude prechádzať premostením cez existujúcu sústavu rybníkov. Stanica Považská Teplá bude nahradená zastávkou. Nároky na trvalý záber sú 140 600 m², nie sú špecifikované podľa druhu pozemku, toto bude upresnené v ďalšom stupni PD. Predpokladané náklady predstavujú 10 051 698 000,- Sk
- **Variant 2 (zelený)** – navrhuje sa premostenie Nosického kanála a koryta rieky Váh, vybudovanie dvoch tunelov o celkovej dĺžke 2,45 km, preložky zastávok Nosice a Miločov. Celková trasa sa skráti o 2,977 km. Trasa železnice prechádza nad miestnou časťou Nosice, premostí Nosický kanál, ostrov a koryto rieky Váh, v priestore okraja obce Nimnica medzi dvomi šesťbytovkami a rodinnými domami vchádza do tunela a odtiaľ premostením cez vodnú nádrž Nosice do Miločova, kde sa napojí na stávajúcu trať. Na začiatku obce Nosice by sa vybudovala nová zastávka. Nároky na trvalý záber sú 65 436 m², nie sú špecifikované podľa druhu pozemku, toto bude upresnené v ďalšom stupni PD. Odhadované náklady predstavujú 10 098 752 000,- Sk. V oblasti železničnej stanice Považská Bystrica a Považská Teplá je tento variant zhodný s červeným variantom.
- **Subvariant modrozelený** prechádza takisto ponad obytnú zástavbu Nosíc, ale v dlhšej trase a v obci Nimnica prechádza mimo zastavané územie.

Z hľadiska ochrany prírody obidva varianty prechádzajú cez biokoridor nadregionálneho významu Váh a plochu vodnej nádrže Nosice, ktorá patrí aj s brehovými partiami do navrhovaných lokalít v Ramsarskom konvente ako regionálne významná mokraďová lokalita (nie je uvedená v zozname chránených lokalít podľa Ramsarskej zmluvy). V lokalitách Orlové a Pod Kopanicami sú reprodukčné lokality obojživelníkov. Trasa prechádza cez rybníky pri Považskej Teplej, čo naruší koridorovú povahu priestoru (lokálne biocentrum). Variant 1 (červený) prechádza cez celý ostrov vytvorený Nosickým kanálom a korytom Váh, kde sa nachádza významná genofondová lokalita – hniezdisko vtáctva, migračná zastávka vtáctva, mokraďové partie.

Z hľadiska vplyvov navrhovaných variantov na **prírodné prostredie a biotu** možno na základe detailného hodnotenia konštatovať, že ako najvýhodnejší variant (pri dodržaní všetkých limitov územia a realizácii opatrení na zmierzenie vplyvov) je **variant č.2 – zelený**, s ďalším poradím variantov – **červený, subvariant modro-zelený a nulový**, ktorý nespĺňa základný **dôvod navrhovanej činnosti tzn. modernizáciu trate pre rýchlosť do 160 km/h.**

Z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo je najzávažnejším faktorom **hluk**. Zmenou rýchlosťi vlakových súprav a zmenou trasy železnice sa podstatne zmení aj hluková záťaž okolia železnice. V súčasnosti presahujú hladiny hluku v Púchove – centre, v miestnej časti Nosic, obci Nimnica, kúpeľov Nimnica a miestnej časti Miločov povolené hodnoty 50 dB, pre kúpele 35 dB v nočných hodinách o 3-17 dB. Pre uvedený úsek bola v roku 2003 spracovaná hluková štúdia. Z porovnania podmienok a prostredia je pravdepodobné, že hodnoty pre nočné hodiny budú prekračované aj v miestnej časti Orlové, časti Považská Bystrica, miestnej časti Považská Teplá, Plevníku-Drienové.

Variant 1 (červený) - v centre Púchova sa mierne zníži hladina hluku aj napriek priblíženia trate k mestu, pretože bude nižšie situovaná. Miestna časť Nové Nosice (prvá rada domov) bude na hranici limitu (50 dB pre nočné hodiny). Miestna časť Nosice bude zaľažená hlukom tak ako doteraz, ale z opačnej strany. Na okraji obce Nimnica bude hladina hluku prekračovať povolené hodnoty. Pre kúpele Nimnica sa zlepšia hlukové pomery, objekty kúpeľov budú v pásmi nižšom ako 35 dB. Jedine objekt Povodia Váhu – apartmány bude vzhľadom na blízkosť vodnej plochy a odrazu hluku od nej zasiahnutý hodnotami hluku nad limit pre nočný čas (35 dB). V miestnej časti Milochov sa hlukové pomery zlepšia, ale v okolí mostného objektu železnice budú hodnoty nadlimitné.

Variant 2 (zelený) - v centre Púchova sa mierne zvýší hladina hluku, miestna časť Nosice bude zaľažená väčším hlukom, kde bude zdroj nad zastavaným územím. V obci Nimnica na okraji medzi dvomi šesťbytovkami a rodinnými domami bude hladina hluku prekračovať povolené nočné hodnoty. Pre kúpele Nimnica sa zlepšia hlukové pomery, objekty kúpeľov budú v pásmi nižšom ako 35 dB. Hlukové pomery v kúpeľoch Nimnica budú obdobné ako pri variante 1. V miestnej časti Milochov sa hlukové pomery zlepšia, ale v okolí mostného objektu železnice budú hodnoty nadlimitné. Tento variant je z hľadiska možností odhlučnenia problematický, vzhľadom na skutočnosť, že hluk nepôsobí priamo, ale zvrchu. Pri výstavbe bude hlukom a prachom zasiahnuté územie v okolí novej trasy železnice a pri portáloch tunelov, zariadeniach stavenísk a prístupových ciest. Tento negatívny jav bude len dočasný.

Porovnanie modernizovanej trate voči súčasnemu stavu a stavu bez jej realizácie sa dotýka predovšetkým Kúpeľov Nimnica a obce Milochov. Realizácia variantov modernizovanej trate bude mať veľký prínos v ochrane citlivého prostredia Kúpeľov Nimnica pred nadmerným železničným hlukom. Možno vysloviať odhad, že úplná väčšina liečebných zariadení bude vyhovovať norme 35 dB v nočnom období hlukovej záťaže zo železničnej dopravy. Súčasný stav v kúpeľoch je výrazne ovplyvnený odrazmi železničného hluku prostredníctvom vodnej nádrže Nosice, čo jasne preukázali fyzické merania hluku na objekte apartmánov Povodia Váhu.

Z hľadiska inžinierskogeologického a hydrogeologickeho možno konštatovať nasledovné:

- nulový variant je z hľadiska zásahu do horninového prostredia hodnotený ako najvhodnejší, i keď zemné práce budú i v tomto prípade limitované zásahmi v I. ochrannom pásmi prírodných liečivých zdrojov kúpeľov Nimnica, realizáciou tohto variantu ale nedôjde k naplneniu cieľov rekonštrukcie železničnej trate.
- ostatné varianty hodnotíme ako podmienečne vhodné a z inžinierskogeologického i hydrogeologickeho ako rovnocenné, s miernou preferenciou variantu zeleného, ktorý má lepšie situovanie portálu tunela Diel mimo zosuvného územia.

Z hľadiska vplyvu na zdroje liečivých a minerálnych vôd trasa železničnej trate č.120 prechádza aj v súčasnosti cez ochranné pásmo PLZ I. stupňa. V oboch variantoch sa trasa železničnej trate priblíží ku kúpeľom. Pri výstavbe mostov cez Nosický kanál, koryto Váhu a vodnú nádrž Nosice bude potrebné hlboké zakladanie a zníženie hladiny priehrady. Razenie tunela neovplyvní kvalitu a výdatnosť minerálnych prameňov (viď príloha č.3 Inžinierskogeologický a hydrologický prieskum). Výstavba tunela môže ovplyvniť znečistenie podzemných vôd, kde je vysoké riziko počas havárií a porúch. Znečistenie povrchových vôd počas výstavby môžu spôsobiť dopravné mechanizmy a počas prevádzky dažďová voda stekajúca z povrchu železnice. Všetky práce v ochranných pásmach sú podmienené súhlasom Inšpektorátu kúpeľov a žriediel Ministerstva zdravotníctva SR.

Modernizácia trate, hlavne jej mostné objekty, bude mať vplyv na scenériu krajiny. Pozitívom je odstránenie nevyužitého železničného telesa na okraji vodnej nádrže Nosice v rekreačnej oblasti Cerov a tiež z nábrežia v Dolnom a Hornom Milochove.

Vplyv na **rekreáciu** je v oblasti vodnej nádrže pozitívny – zníženie hluku v kúpeľnom areáli, a v chatovej osade Cerov. Po demontáži železnice z daného úseku je možné prebudovať železničnú trať na cestu a prepojiť Miločov s Nosicami a lepšie sprístupniť rekreačnú oblasť Cerov. V oblasti Považskej Teply, kde vedie trasa cez rybníky, ktoré sa v lete využívajú ako prírodné kúpalisko, a v zime ako klzisko, sa predpokladá premostenie tretieho rybníka a následná úprava a rozšírenie stávajúceho rybníka.

Predpokladaný zámer je v súlade s ÚPD-VÚC Trenčianskeho samosprávneho kraja, kde je uvažované s modernizáciou železničnej trate č. 120, ktorej súčasťou je aj úsek Púchov – Žilina. Toto je zapracované do ÚPD v záväzných regulatívoch funkčného a priestorového usporiadania územia.

Nulový variant je najvhodnejší z hľadiska horninového, z hľadiska krajinej scenérie a ochrany prírody. V nulovom variante sa však nedá uvažovať s rýchlosťou 160 km/h, takže nie je možné naplniť cieľ modernizácie v zmysle dosiahnutia požadovaných parametrov.

Variant 1 (červený) je z hľadiska horninového zložitejší, viac zasahuje do potenciálne zosuvného územia. V úseku Horný Miločov, kde bude vybudovaný tunel „Stavbá“, je veľmi nízke nadložie a zhoršené geotechnické parametre hornín. Zvýši hlukovú záťaž v okraji obce Nimnica, naruší biokoridor Váh a lokálne biocentrum na časti ostrova medzi Nosickým kanálom a korytom Váhu a vytvorí bariéru.

Variant 2 (zelený) z hľadiska horninového prostredia je priateľnejší, pretože je vedený mimo zosuvné územie. Hlukom zaťaží takmer celú miestnu časť Nosice a časť obce Nimnica. Nosice nebude možné efektívne odhlučiť vzhľadom na to, že trať povedie nad zastavaným územím.

Obidva varianty vylepšia zaťaženosť hlukom v kúpeľoch Nimnica a v miestnej časti Miločov a zmenia scenériu krajiny v oblasti Vodnej nádrže Nosice ako aj pod priečadným múrom.

Variant č. 1 je mierne vhodnejší, pretože nemá taký negatívny dopad na obyvateľstvo.

Na základe dnešného súhrnu poznatkov a informácií o území, možných vplyvoch a realizovateľných opatreniach, zohľadniac aj pozitívne vplyvy modernizácie železničnej trate v úseku Púchov – Žilina vychádza z porovnania variantov **variant č.1 – červený ako vhodnejší na realizáciu než variant č.2 - zelený a tiež subvariant modro-zelený**.

XI. ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA PODIELALI NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ

Reming Consult, a.s.

Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava

Ing. Roman Ličko, manažér projektu a zodpovedný projektant
tel: 041/7002010, fax: 041/7002012



Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
Pracovisko: ŽILINA
Farská ulička 6, PSČ 010 01

Ličko

Pavel Kropitz



AAA-KROPITZ Žilina

Bôrnická cesta 103, 010 01 Žilina

Ing. arch. Pavel Kropitz, hlavný riešiteľ
tel+fax: 041/7631622

PROTES Žilina spol. s r.o.
M. R. Štefánika 33, 010 01 ŽILINA
ICO:36372544
IC DPH: SK2020101193

PROTES Žilina spol. s r.o.

PROTES Žilina spol. s r.o.

ul. M. R. Štefánika, 010 01 Žilina

Ing. arch. Andrej Mareš, konateľ spoločnosti
tel: 041/7631955, fax: 041/7631952

GEOFOS, s. r.o.

Veľký diel 3323, 010 08 Žilina

Konzultačná skupina PODzemná voda s.r.o.

Kolískova 1, 841 05 Bratislava

Klub ZPS vo vibroakustike, s. r.o.

Lalinok 123, 013 31 Divinka

Hydroconsult, štátny podnik, Bratislava

Exnárová 59, 826 13 Bratislava

Stavebná recykláčná a konzultačná, a.s. v spolupráci s Doc. Ing. M. Mikšíkom CSc.
Krivá 23, 040 01 Košice