



Leto 0720

28 DEC 2006
1337

212 p.m. inf.



Podľa rozdeľovníka

F 230

ŽSR-GR - 0 230 Bratislava	
Došlo dňa:	28.12.2006
Zašiel:	<i>ky</i>
Prílohy:	<i>1x</i>

27.12.2006
2916

Váš list číslo / zo dňa

Naša číslo
8982/06-3.5/ml

Vybavuje / klapka
Ing. Luciak

Bratislava
20. 12. 2006

Vec **ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov - hranica krajov Trenčín/Žilina - zaslanie záverečného stanoviska.**

Podľa § 20 ods. 4 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie Vám zasielame záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov - hranica krajov Trenčín/Žilina“.

Dotknutá obec má za povinnosť podľa § 21 zákona zverejniť doručené záverečné stanovisko v mieste obvyklým spôsobom do jedného týždňa od jeho doručenia a oznámiť verejnosti, kde a kedy je možné doň nahliadnuť, robiť z neho výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady zhotoviť kópie.

Povoľujúci orgán má za povinnosť podľa § 23 zákona, pri rozhodovaní o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, prihliadať na záverečné stanovisko. V prípade, že niektoré časti zo záverečného stanoviska, najmä navrhovaný variant a navrhované opatrenia (kap. V. Závery) nezohľadní, je povinný v odôvodnení rozhodnutia (územného rozhodnutia, stavebného povolenia) toto zdôvodniť.

Ďalej má za povinnosť podľa §24 zákona doručiť právoplatné rozhodnutie o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, ktorému predchádzalo posudzovanie podľa zákona, Ministerstvu životného prostredia SR, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, príslušnému orgánu a zároveň vhodným spôsobom zverejniť výrokovú časť rozhodnutia a podstatnú časť jeho odôvodnenia.

S pozdravom

[Signature]

Ing. Viera Husková
riadiťka odboru posudzovania
vplyvov na životné prostredie

Príloha: záverečné stanovisko

Telefón
5956 1111

Fax
5956 2031

Bankové spojenie
Národná banka Slovenska
8229-002 / 0720

IČO 678678

Rozdeľovník:

1. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
2. Reming consult, a.s., Trnavská 27, 831 04 Bratislava
3. MŽP SR, sekcia ochrany vôd, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava
4. Ministerstvo obrany SR, SEMI a I, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
5. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor dopravnej infraštruktúry
Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
6. Žilinský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja, Komenského 48, 011 09 Žilina
7. Ministerstvo zdravotníctva, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, Limbová 2, 837 52 Bratislava
8. Trenčiansky samosprávny kraj, Hviezdoslavova 1, 911 50 Trenčín
9. Krajský pozemkový úrad Trenčín, Námestie sv. Anny 7, 911 01 Trenčín
10. Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne, Hviezdoslavova 3, 911 49 Trenčín
11. Krajský úrad pre cestnú dopravu a PK Trenčín, Hviezdoslavova 3, 911 49 Trenčín
12. Obvodný lesný úrad Považská Bystrica, Centrum 1/1, 017 01 Považská Bystrica
13. Obvodný úrad životného prostredia, ABŠO - Centrum 1/1, 017 01 Považská Bystrica
14. Obvodný úrad životného prostredia Považská Bystrica, vysunuté pracovisko Púchov
Štefánikova 820/16, 020 58 Púchov
15. Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Považská Bystrica, Centrum
1/1, 017 01 Považská Bystrica
16. Okresné riaditeľstvo HaZZ, Kmeťova 9/46, 017 11 Považská Bystrica
17. Obvodný úrad v Považskej Bystrici, odbor krízového riadenia, Centrum 1/1, 017 01
Považská Bystrica
18. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Slovenských partizánov 1130/50, 017 01
Považská Bystrica
19. Obvodný banský úrad, Ul. Matice Slovenskej 10, 971 22 Prievidza
20. Národná diaľničná spoločnosť, Mlynské Nivy 45, 826 09 Bratislava
21. SVP, š.p., Odštepny závod Piešťany, Nábřežie I. Krašku, č. 834/3, 921 80 Piešťany
22. Správa CHKO Strážovské vrchy, Orlové 189, 017 01 Považská Bystrica
23. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
24. Mestský úrad, Centrum 2, 017 01 Považská Bystrica
25. Mestský úrad, Ul. kpt. Nálepku, 020 01 Púchov
26. Obecný úrad, 020 71 Nimnica
27. Obecný úrad, 018 01 Udiča
28. Obecný úrad, 018 26 Plevník - Drienové

**ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov –
hranica krajov TN/ŽA**

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo 8982/06-3.5/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o
posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- 1. Názov**
Železnice Slovenskej republiky
- 2. Identifikačné číslo**
31364501
- 3. Sídlo**
ŽSR, Generálne riaditeľstvo
Klemensova 8
813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

- 1. Názov**
ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov TN/ŽA
- 2. Účel**
Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúcej železničnej dopravnej trate Púchov - Žilina tak, aby spĺňala parametre AGC a AGTC. Predmetný úsek je súčasťou európskych multimodálnych dopravných koridorov č. VI a Va, ktoré sú tvorené diaľničnou a železničnou sústavou. Požiadavka vychádza z koncepcie európskych dopravných koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencii ministrov dopravy konanej na Kréte v roku 1994.
- 3. Užívateľ**
Železnice Slovenskej republiky
- 4. Umiestnenie**
Kraj: Trenčiansky
Okres: Považská Bystrica, Púchov
Katastrálne územie : Považská Bystrica, Orlové, Považská Teplá, Milochovo, Nosice,
Horné Kočkovce
- 5. Termín začatia a ukončenia**
Variant č.1 (červený):
 - predpokladaný termín začatia činnosti: rok 2010
 - predpokladaný termín ukončenia činnosti: rok 2013Variant č. 2 (zelený):
 - predpokladaný termín začatia činnosti: rok 2010
 - predpokladaný termín ukončenia činnosti: rok 2013

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Modernizácia vybraných tratí železničnej siete ŽSR spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Do železničnej dopravnej cesty sú zahrnuté: pozemky, objekty a zariadenia železničných tratí a stavieb (ŽTS), telekomunikačnej a zabezpečovacej techniky (TZT), energetiky a elektrotechniky (EE), ako aj bezprostredné riadenie dopravy. Modernizácia rieši zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku Púchov - hranica krajov TN/ŽA pre rýchlosť **do 160 km . h⁻¹**. Hlavnou úlohou variantu č. 1 a variantu č. 2 je preverenie a následný návrh trasy, ktorý bude spĺňať požiadavky v súlade s dohodou AGC a AGTC stanovené pre V. koridor Bratislava hl. st. - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou.

Hlavné zásady postupu výstavby vychádzajú z týchto podmienok: medzistaničné úseky (traťové úseky) budú realizované pri zachovaní prevádzky na trati resp. pri výluke jednej z dvoch traťových koľají, voľba poradia realizácie jednotlivých medzistaničných úsekov a železničných staníc bude upresnená a následne zvolená na základe spolupráce s projektantom dopravnej technológie v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, poradie realizácie medzistaničných úsekov a železničných staníc bude vychádzať z princípu, aby medzi modernizovanými úsekmi boli úseky optimálnej dĺžky bez stavebnej činnosti pre plynulosť dopravy, realizácia ďalších časovo a materiálovo náročnejších objektov ako sú cestné nadjazdy a zemné telesá k nim prislúchajúcich komunikácií budú začaté tak, aby nebránili a neobmedzovali realizáciu objektov vlastnej železničnej trate (tieto objekty budú realizované v predstihu), železničné stanice budú prestavané na základe podrobných časových harmonogramov, ktoré sa vyhotovia v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, postup výstavby a doba trvania zohľadňujú aj časové horizonty stanovené Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií.

V a r i a n t y

Súčasný stav

Traťový úsek začína za železničnou stanicou (ďalej len „žst.“) Púchov (km 159,100) a končí na hranici krajov TN/ŽA v km 181,575. *Dĺžka riešeného úseku pre nulový variant je 22,475 km.* V súčasnej dobe predmetný úsek nespĺňa požadované kritéria pre modernizované trate. Ak by došlo k „modernizácii“ železničnej trate v existujúcej polohe (nulový variant), tak je zrejmé, že pri tomto riešení nebudú splnené základné požiadavky na modernizované trate podľa AGC a AGTC s ohľadom na požadovanú rýchlosť a súvisiace predpísané parametre železničnej dopravnej cesty. Z pohľadu modernizácie železničnej trate v súčasnej polohe trasovania možno predpokladať, že traťová rýchlosť by bola dosiahnutá max. 160 km/hod len na určitých úsekoch trate (v rámci preložky železničnej trate v súbehu s diaľnicou). Vyskytli by sa rýchlostné skoky (rozdiel rýchlosti v následných úsekoch by bol viac ako 20 km/hod).

Variant č. 1 (červený).

Úsek pozostáva z dielčích traťových úsekov: žst. Púchov - žst. Považská Bystrica, žst. Považská Bystrica - žst. Bytča (v úseku po hranicu krajov TN/ŽA) a železničných staníc žst. Púchov (nie je predmetom hodnotenia) a žst. Považská Bystrica. Návrh modernizácie železničnej trate sčasti využíva pôvodnú trasu danú v oblasti železničných staníc i medzistaničných úsekov. Nevyhnutné odchýlky od pôvodného trasovania si vyžiadali technické riešenia najmä v konštrukciách smerových úprav oblúkov, pre dosiahnutie požadovaných rýchlostí a parametrov trate.

Traťový úsek začína za žst. Púchov (km 159,100) a končí na hranici krajov TN/ŽA v nžkm 178,798. *Celková dĺžka riešeného úseku variantu č. 1 je 19,698 km.* Oproti nulovému variantu dôjde ku skráteniu železničnej trate o 2,777 km. Návrh geometrickej polohy a priestorového usporiadania koľaje rozchodu 1435 mm i pre prevádzku jednotiek s výkyvnými skriňami do rýchlosti 160 km/h vrátane, vychádzal z STN 73 6360 Geometrická poloha a usporiadanie koľaje železničných dráh normálneho rozchodu. Smerové pomery navrhutej trasy v určitej miere zohľadňujú existujúce vedenie železničnej trate s prihliadnutím na konfiguráciu terénu a požadovanú traťovú rýchlosť. Návrh zvýšenia traťovej rýchlosti do 160 km . h⁻¹ vyvolal nutnosť zriadenia preložiek v určitých miestach železničnej trate. Uvedeným riešením sa sleduje

minimalizovanie vzniku obmedzujúcich rýchlostných skokov.

V traťovom úseku Púchov - Považská Bystrica je nutné premostenie Nosického kanála a koryta rieky Váh. V tomto úseku je nutné vybudovať dva tunely celkovej dĺžky 2,36 km. Na medzistaničnom úseku sa nachádzajú dve zastávky: Nosice a Miločov. Z dôvodu preložky železničnej trate je nutná ich preložka do novej polohy. Súčasťou modernizácie budú aj samotné zastávky a s nimi súvisiace objekty ako napr. nástupištia, podchod pre cestujúcich a pod. V nžkm 164,0 sa nachádza oporný múr v celkovej dĺžke cca 350 m. V návrhu modernizácie sa uvažuje s jeho rekonštrukciou. Predbežný návrh mostných objektov je súčasťou príloh správy o hodnotení.

V oblasti žst. Považská Bystrica sa uvažuje so smerovou úpravou vchodového a odchodového oblúka. Tieto oblúky sú s ohľadom na priestorové usporiadanie žst. navrhnuté na rýchlosť 140 km.h⁻¹. Ďalej sa uvažuje s modernizáciou hlavných koľají, koľají na obchádzanie ako aj samotných zhlaví. Súčasťou modernizácie budú aj súvisiace objekty ako napr. nástupištia, podchod pre cestujúcich, trakčné vedenie a pod.

V traťovom úseku Považská Bystrica - hranica krajov TN/ŽA je vyvolaná preložka železničnej trate v oblasti nžkm 170,0 - 174,0. Skupina existujúcich za sebou nasledujúcich protismerných oblúkov v tomto mieste je nahradená jedným smerovým oblúkom. Navrhovaná preložka prechádza cez existujúcu sústavu vodných plôch. Vo variante č. 1 je navrhnuté premostenie dotknutého jazera mostným objektom. V nžkm 176,000 navrhovaná preložka železničnej trate je v dotyku s návrhom križovatky pri obci Vrtižer, ktorá je súčasťou stavby diaľnice 01 Vrtižer - Hričovské Podhradie. Návrh preložky železničnej trate v tomto mieste zohľadňuje smerovo aj výškovo návrh mostného objektu, ktorý je súčasťou spomenutej križovatky. Za danou preložkou železničnej trate návrh trasy pokračuje na existujúcom železničnom telese až po žst. Bytča.

V predmetnom traťovom úseku sa v súčasnosti nachádza žst. Považská Teplá, ktorá je zrušená a nahradená zastávkou Považská Teplá. V úseku sa ďalej nachádza zastávka Plevník - Drieňové. Súčasťou modernizácie bude aj samotná zastávka a s ňou súvisiace objekty ako napr. nástupištia, podchod pre cestujúcich a pod.

Výškové pomery navrhnutej trasy v miestach mimo navrhnutých preložiek, tzn. v miestach vedenia v pôvodnej trase železničného telesa rešpektujú vo väčšej miere existujúce výškové vedenie. Návrh výškového vedenia preložiek v miestach vybočenia a napojenia od existujúcej trate rešpektuje existujúci stav. V mieste preložiek ponad vodné toky je navrhnutá niveleta s ohľadom na požiadavku dodržať nutné rozmery pre plavebnú dráhu ako aj prietokový profil.

V ďalšom stupni PD bude návrh výšky nivelety koľají ako aj samotné železničné teleso v miestach a na styku inundačných území a na križovaní železničnej trate s vodnými tokmi upresnený na základe výpočtov a bude zohľadňovať Q₁₀₀ resp. ďalšie požiadavky kladené na objekty železničného spodku. V miestach križovaní s novonavrhnutými cestnými mostami (riešenými v rámci návrhu diaľnic) bude v ďalšom stupni PD niveleta koľaji upresnená a bude rešpektovať výškové usporiadanie týchto mostných objektov.

Variant č. 2 (zelený)

Vychádza, obdobne ako variant č.1, z požiadavky na zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km.h⁻¹ v traťovom úseku Púchov - Žilina. Hlavnou úlohou vo variante č. 2 je preverenie možného trasovania železničnej trate s rešpektovaním horeuvedenej rýchlosti. **Hlavný rozdiel medzi variantom č. 1 a variantom č. 2 je v návrhu smerového vedenia trasy v oblasti Nosíc, Nimnice, tunela Diel a Nosickej priehrady.** Variant č. 2 je kratší oproti terajšej trase o 2,977 km.

Variant č. 2 zahŕňa jedno **subvariantné riešenie** v území ponad Nosice. Predmetný traťový úsek pozostáva z dielčích traťových úsekov: žst. Púchov - žst. Považská Bystrica, žst. Považská Bystrica - žst. Bytča (v úseku po hranicu krajov TN/ŽA) a železničných staníc žst. Púchov (nie je predmetom hodnotenia) a žst. Považská Bystrica. Traťový úsek Púchov - Žilina, v novom stave začína za žst. Púchov (nžkm 159,100) a končí na hranici krajov TN/ŽA v nžkm 178,598. Celková dĺžka riešeného úseku variantu č. 2 je 19,498 km.

Smerové pomery navrhnutej trasy v určitej miere zohľadňujú existujúce vedenie železničnej trate s prihliadnutím na konfiguráciu terénu a požadovanú traťovú rýchlosť. Návrh zvýšenia traťovej rýchlosti do 160 km.h⁻¹ vyvolalo nutnosť zriadenia preložiek v určitých miestach

železničnej trate. Uvedeným riešením sa sledovalo minimalizovanie vzniku obmedzujúcich rýchlostných skokov.

V traťovom úseku Púchov - Považská Bystrica je nutné premostenie Nosického kanála a koryta rieky Váh. V tomto úseku je potrebné vybudovať v každom variante dva tunely celkovej dĺžky 2,45 km. Na medzistaničnom úseku sa nachádzajú dve zastávky Nosice a Milochov. Z dôvodu preložky železničnej trate je nutná ich preložka do novej polohy. Súčasťou modernizácie budú aj samotné zastávky a s nimi súvisiace objekty ako napr. nástupištia, podchod pre cestujúcich a pod. V nžkm 164,0 sa nachádza oporný múr v celkovej dĺžke cca 350 m. V návrhu modernizácie sa uvažuje s jeho rekonštrukciou. V nžkm 164,250 sa variant č. 2 napája na variant č.1 a jeho smerové a výškové vedenie je zhodné s variantom č. 1. Predbežný návrh mostných objektov je súčasťou príloh správy o hodnotení.

V oblasti žst. Považská Bystrica sa uvažuje so zhodným riešením ako pri variante č.1. V traťovom úseku Považská Bystrica - Bytča sa uvažuje tiež so zhodným riešením ako pri variante č. 1.

Výškové pomery navrhutej trasy v miestach mimo navrhnutých preložiek, tzn. v miestach vedenia v pôvodnej trase železničného telesa rešpektujú vo väčšej miere existujúce výškové vedenie. Návrh výškového vedenia preložiek v miestach vybočenia a napojenia od existujúcej trate rešpektuje existujúci stav. V mieste preložiek ponad vodné toky je navrhnutá niveleta s ohľadom na požiadavku dodržať nutné rozmery pre plavebnú dráhu ako aj prietokový profil.

V ďalšom stupni PD bude návrh výšky nivelety koľají ako aj samotné železničné teleso v miestach a na styku inundačných území a na križovaní železničnej trate s vodnými tokmi upresnený na základe výpočtov a bude zohľadňovať Q_{100} , resp. ďalšie požiadavky kladené na objekty železničného spodku. V miestach križovaní s novonavrhnutými cestnými mostami (riešenými v rámci návrhu diaľnic) bude v ďalšom stupni PD niveleta koľají upresnená a bude rešpektovať výškové usporiadanie týchto mostných objektov.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky so sídlom v Bratislave, v zastúpení REMING Consult, a. s., so sídlom v Bratislave, predložil listom č. 1828/0501/33/Li zo dňa 22. 8. 2006 Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 7 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) správu o hodnotení navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov - hranica krajov Trenčín / Žilina“ na posúdenie podľa zákona. V správe o hodnotení boli posúdené dva varianty. MŽP SR po skontrolovaní náležitostí doručilo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa §13 ods. 4 zákona všetkým zainteresovaným subjektom - 19 dotknutým orgánom, 2 mestským úradom a 3 obecným úradom, SAŽP v Banskej Bystrici a MDPT SR v Bratislave listom č. 8982/06-7.3/ml zo dňa 28. 8. 2006.

Správa o hodnotení bola podľa zákona spôsobom v mieste obvyklým sprístupnená verejnosti.

2. Posúdenie správy o hodnotení a doručené stanoviská

V zákonom stanovenej lehote podľa § 18 zákona boli doručené od dotknutých subjektov nasledovné písomné stanoviská:

MŽP SR, odbor správy vodných tokov a správy povodí (list č. 29975/2006-5.2 zo dňa 23. 10. 2006)

na zamedzenie úniku nebezpečných látok do povrchových a podzemných vôd žiada dodržiavať ustanovenia zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách. Upozorňuje, že podľa zákona č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami a vyhlášky MŽP SR č. 384/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov, o ich schvaľovaní a aktualizácii zhotoviteľ stavby na vodnom toku, alebo v inundačnom území vodného toku vypracúva na obdobie uskutočnenia stavby povodňový plán zabezpečovacích prác podľa

vzoru plánu povodňových zabezpečovacích prác pre stavbu, ktorý je uvedený v prílohe č. 2 Vyhlášky MŽP SR č. 384/2005 Z. z.

Predložený projekt odporúča postúpiť na ďalšie konanie po zapracovaní vyššie uvedených pripomienok.

MZ SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (list č. 04566-14/2006 -IKŽ zo dňa 29. 9. 2006)

konštatuje, že listom č. 07516/2003-IKŽ z 29. 4. 2003 IKŽ predložil podmienky Ministerstva zdravotníctva SR, Inšpektorátu kúpeľov a žriediel vo veci zabezpečenia ochrany prírodných liečivých zdrojov kúpeľného miesta Nimnica vo vzťahu k zámeru. Následne na základe žiadosti organizácie GEOFOS, s. r. o., Veľký diel 3323, 010 08 Žilina a predloženého projektu geologickej úlohy č. 243-1/2003 z júla 2003 tejto organizácie Ministerstvo zdravotníctva SR dňa 18.11. 2003 vydalo záväzný posudok k vykonávaniu geologických prác. V záväznom posudku boli určené podmienky pre podrobný hydrogeologický prieskum a orientačný inžiniersko-geologický prieskum pre úsek trate Púchov - Považská Bystrica.

Podrobný hydrogeologický prieskum sa realizoval na kúpeľnom území kúpeľného miesta Nimnica a jeho okolí. Metodika prieskumu bola realizovaná podľa podmienok Ministerstva zdravotníctva SR. Konzultačná skupina Podzemná voda, spol. s r. o., určila vplyv výstavby tunela Diel na podzemné vody v oblasti kúpeľov Nimnica metódami modelovania.

Riešenie základnej úlohy vplyvu navrhovaného tunela na podzemné vody (vrátane minerálnej vody) bolo realizované modelovaním vplyvu navrhovaného tunela na piezometrické výšky jeho okolia. Pre základné úvahy o vplyve tunela Diel na minerálne vody je rozhodujúce určenie vplyvov na tektonizovanú zónu, v ktorej sa nachádzajú aj žriedelné línie s minerálnou vodou. Modelové riešenie preukázalo, že tunel Diel nebude mať vplyv na prítok minerálnej vody do štruktúry minerálnych vôd. Priamo v žriedelných líniách je vplyv navrhovaného tunela Diel na piezometrickú výšku menší ako 5 cm. Nebude mať ani preukázateľný vplyv na mineralizáciu minerálnych vôd.

Na základe uvedeného nemá k realizácii predmetnej stavby námietky. Upozorňuje však, že na území ochranného pásma I. stupňa a na kúpeľnom území bude Ministerstvo zdravotníctva SR dotknutým orgánom v ďalších konaniach podľa § 40 ods. 2 zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Pre komplexné zabezpečenie ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných liečebných kúpeľov odporúča MZ SR-IKŽ pri modernizácii trate realizovať variant 1 (červený). Upozorňuje, že pri realizácii modernizácie trate v ochrannom pásme I. stupňa prírodných liečivých zdrojov nesmú byť vykonávané žiadne činnosti podľa § 50 ods. 17 písm. a) zákona č. 538/2005 Z. z. Pre činnosti vykonávané v ochrannom pásme II. stupňa prírodných liečivých zdrojov platia obmedzenia podľa § 50 ods. 17 písm. b) citovaného zákona. Upozorňuje tiež, že v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je potrebné začať sa zaoberať návrhom umiestnenia zariadenia stavenísk, prístupových komunikácií a depónií tak, aby sa našlo vhodné určenie ich polohy neovplyvňujúce hlučnosťou a prašnosťou prevádzku prírodných liečebných kúpeľov.

Ministerstvo obrany SR, sekcia obranného plánovania a manažmentu zdrojov (list č. SEOPMZ-10-352/2006/OdPOI zo dňa 3. 11. 2006)

z hľadiska svojej pôsobnosti nemá pripomienky a nepreferuje žiadny z navrhovaných variantov.

MDPT SR, odbor programovania dopravnej infraštruktúry, (list č. 1389-2400/2006 z 21. 9. 2006)

súhlasí s navrhovanou činnosťou.

Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne (list č. A/2006/007161-JK z 20. 10. 2006)

uvádza, že odbor zložiek životného prostredia, ako i odbor ochrany prírody a krajiny nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne pripomienky.

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne (list č. A/ 2006/ 001242 - 00002/MAR z 11. 9. 2006)

s predloženou správou o hodnotení z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie súhlasí bez zásadných pripomienok.

Žilinský samosprávny kraj, odbor reg. rozvoja (list č. 7499/2006/ORR-003 z 3. 11. 2006)
nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení.

Mesto Považská Bystrica (list č. 4579/S/06TI4-10, č.13678/op/06 z 12. 10. 2006)

nemá k predmetnej správe o hodnotení zásadné pripomienky a súhlasí so stanoveným poradím variantov podľa vhodnosti, tak ako je to uvedené v správe o hodnotení. V ďalších stupňoch PD požaduje zohľadniť nasledovné podmienky: realizáciu protihlukových opatrení v zastavanom území mesta Považská Bystrica (Horný a Dolný Milochov, Orlové, Strojárska štvrť, sídlisko Stred, ISV Moyzesova ulica, Považská Teplá, Považské Podhradie) a na ďalších úsekoch, realizáciu revitalizácie prímestskej rekreačnej zóny v lokalite Považská Teplá - Rybníky z dôvodu výrazného negatívneho vplyvu na využívanie rekreačnej zóny, rešpektovanie prímestskej rekreačnej zóny Vrbie, realizáciu bezbariérových podchodov, resp. nadchodov, realizáciu bezbariérového mimoúrovňového prístupu k zastávke Považská Teplá, návrh nového funkčného využitia plôch vzniknutých zrušením úsekov železničnej trate (napr. pešie komunikácie, cyklotrasy, prepojenie Milochova s Nosicami).

Mesto Púchov (list č. Výst.06/03308 AL3/A3 zo dňa 30. 10. 2006)

uvádza, že ako dotknutá obec, verejnou vyhláškou sprístupnila predloženú správu o hodnotení verejnosti, a podľa § 18 ods. 1 zákona po zvážení pripomienok a následnom prerokovaní v komisii výstavby ÚP a ŽP k správe o hodnotení zaslala stanovisko, v ktorom konštatuje, že v súčasnosti mesto Púchov pripravuje novú záväznú územno-plánovaciu dokumentáciu, ktorá je v etape schváleného zadania a prípravy variantného konceptu riešenia. Na základe spracovaných prieskumov a rozborov a krajinnno-ekologického plánu je pre mesto najvýhodnejší variant 1 (červený), prechádza nadregionálnym biokoridorom - Váh - záplavovým územím, ktoré je v teraz platnej ÚPD funkčne neurčené.

Trasovaním železnice cez toto územie by mohol vzniknúť veľmi vážny problém, ako postupovať pri územných rozhodnutiach a určovaní podmienok pre ďalšiu investičnú výstavbu a celkový charakter územia. Vzhľadom na uvedené, mesto zadá spracovať podrobnú urbanistickú štúdiu na úrovni zóny, ktorá bude zapracovaná do záväznej dokumentácie, a bude presne vymedzovať regulatívy v danom území. Tieto budú tvoriť i nasledovné podmienky, ktoré bude musieť rešpektovať dokumentácia pre územné rozhodnutie k predloženému zámeru - tzn. podmienky pre vybudovanie prístupových komunikácií, protihlukových bariér, biokoridorov pre zmapovanú zver, napojenie na pešiu lávku do Nimnice v súvislosti s celkovým budúcim využitím ostrova.

Obec Nimnica (list č. OcÚ500/06 zo dňa 3. 11. 2006)

konštatuje, že pri realizácii výstavby železničného mosta a vstupného portálu do tunela Diel v blízkosti južného okraja obce Nimnica dôjde k narušeniu psychickej pohody obyvateľstva a to nepriaznivými účinkami vizuálneho a psychologického vplyvu. Negatívny vplyv bude mať na celkovú scenériu krajiny a zmení sa celkový reliéf v neprospech občanov obce. Na základe tejto skutočnosti obec Nimnica požaduje dostačujúce kompenzácie pre vybudovanie oddychovej zóny za tunelom smerom ku kúpeľom Nimnica a vybudovanie oddychovej (parkovej) zóny pri samotnej južnej časti obce, kde najviac výstavba tunela negatívne ovplyvní vzhľad obce. Na základe správy o hodnotení železničnej trate, ktorá na str. 104 uvádza, že na okraj južnej časti Nimnica bude hladina hluku prekračovať povolené hodnoty, obec Nimnica týmto upozorňuje na negatívne vplyvy na zdravie dotknutých obyvateľov, ktorí žijú v bezprostrednej blízkosti stavby. Obyvatelia obce budú znášať tieto vplyvy i počas samotnej prevádzky železničnej trate. V dôsledku stavebných prác bude stavenisko v kontakte s časťou obyvateľstva, ktorá obýva južnú časť obce a bude sústavne vystavené hlukovej záťaži i počas samotnej prevádzky. Na základe tejto skutočnosti žiada obec Nimnica eliminovať hlučnosť formou vybudovania vibroizolácií ako sú betónové steny a iné odhlučňujúce prostriedky. Keďže vstup do tunela Diel i samotná trať má byť vybudovaná v tesnej blízkosti obytných domov, Obec Nimnica žiada z obavy hluku a otrasov, aby boli obyvateľom vytvorené také životné podmienky, ktoré budú dôstojné ich požiadavkám a to sa dá realizovať iba vybudovaním náhradných bytových jednotiek. Konkrétne sa jedná o občanov, ktorí obývajú dve 6-bytovky a príslahlé rodinné domy. Obec Nimnica v zastúpení svojich občanov požaduje kompenzácie na všetky ujmy, ktoré vzniknú ako už bolo uvedené výstavbou a prevádzkou železničnej trate a tunela Diel, taktiež je

treba podotknúť, že výstavbou bude narušená celá infraštruktúra obce Nimnica. Obec Nimnica požaduje po realizácii stavby kompletnú obnovu infraštruktúry obce.

Obec Plevník - Drienové (list č. 740-02/2006 zo dňa 18. 10. 2006)

vychádzajúc z pripomienok poslancov obecného zastupiteľstva a verejnosti k správe o hodnotení konštatuje, že modernizácia trate sa dotýka obce v km 176,300 až 178,800 (hranica krajov TN/ZA – variant č. 1 (červený)). Na k. ú. Plevník - Drienové sú navrhnuté objekty číslo 216, 217, 218, 219 a zastávka Plevník - Drienové. V katastri obce sa nachádza nadregionálny biokoridor - Váh, a časť nadregionálneho biocentra - Strážovské vrchy. Nedochádza k podstatnej zmene trasy železničného telesa, ale je potrebné urobiť zmenu územno-plánovacej dokumentácie obce. Novonavrhovaný mimoúrovňový nadjazd bude zapracovaný do pripravovaného ÚPN obce (r. 2007). Obec žiada finančný príspevok na jeho spracovanie. V pripravovanom ÚPN sa navrhuje rozšíriť zastavanú časť obce smerom k železničnej trati (staničenie km 176,800 až 177,700). Časť obce Plevník nemá iné vhodné pozemky pre individuálnu bytovú výstavbu.

Mapa vplyvov a opatrení, časť 3 uvádza návrh proti hlukovej steny - PHS P 176,800 až 178,300. Obec trvá na jej vybudovaní z takého materiálu aby bola účinná.

V časti IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie obec konštatuje, že sa tu neuvažuje s rekultiváciou opusteného koridoru železnice v kilometri 175,500 - 176,400 a táto časť nerieši dopady na novovzniknuté jazero po ťažbe štrkopieskov pre D1 v km 176,100 až 176,500, ani vplyvy na reliéf a vplyvy na stabilitu násypu trate, ako aj znečistenie povrchových vôd vodou stekajúcou z trate. Žiada dopracovať túto časť správy o hodnotení.

Keďže v správe o hodnotení sa neuvádza ako budú využité jestvujúce budovy staničných zastávok a v súčasnosti sú po drahej rekonštrukcii nevyužívané (v zimnom období zatvorené), čo má negatívny dopad na obyvateľstvo, obec žiada spracovateľa správy o hodnotení zaujať stanovisko resp. navrhnúť riešenie tejto problematiky.

Vzhľadom na neúčast' zainteresovaných strán na verejnom prekovaní dňa 27. 9. 2006 obec Plevník - Drienové požadovala písomnú formu odpovedí na pripomienky verejnosti.

Obec Udiča (list č. 448/2006 zo dňa 7. 9. 2006)

uvádza, že Obecné zastupiteľstvo v Udiči, na svojom zasadnutí dňa 28. 8. 2006, uznesením číslo 45/E/18 schválilo projekt „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov — Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov - hranica krajov Trenčín/Žilina“.

Obvodný banský úrad v Prievidzi (list č. 2290/M,L/Šá/2006 zo dňa 26. 9. 2006)

v liste č. 2357/M/Šá/2006 zo dňa 14. 9. 2006 pre obec Plevník - Drienové konštatuje, že z preskúmania evidencie chránených ložiskových území, evidencie dobývacích priestorov a evidencie ložísk nevyhradených nerastov vedených na OBÚ v Prievidzi vyplýva, že OBÚ v Prievidzi na k. ú., ktoré budú dotknuté navrhovanou činnosťou, neeviduje žiadne výhradné ložisko nerastných surovín s určeným dobývacím priestorom, neeviduje žiadne výhradné ložisko nerastných surovín s určeným chráneným ložiskovým územím, avšak eviduje ložisko nevyhradeného nerastu štrkopieskov na pozemku s parc. č. 1708/1 na k. ú. Plevník - Drienové okres Považská Bystrica, na ktorom vykonáva činnosť vykonávanú banským spôsobom (dobývanie ložiska štrkopieskov) organizácia Doprastav, a. s., Bratislava, s dobou platnosti do 31. 12. 2009, čo je potrebné v plnej miere rešpektovať. V prípade dodržania vyššie uvedeného z hľadiska ochrany nerastného bohatstva, práv a právom chránených skutočností uvedeného subjektu, OBÚ v Prievidzi nemá námietky k plánovanej stavbe.

Obvodný lesný úrad v Považskej Bystrici (list č. 2006/00216 zo dňa 8. 9. 2006)

pri zohľadnení už vydaného súhlasu k zámeru predmetnej stavby, poukazuje v správe o hodnotení na časť C/ odd. II. 5.1. Zraniteľnosť pôd, kde je uvedené, že v dotknutom území hrozia najväčšie riziká zhoršenia stavu a kvality pôd najmä vplyvom neúmerneho odlesnenia lesných pôd a tým vyvolaním erózných vplyvov na odlesnené plochy.

Podľa OLÚ toto tvrdenie možno brať len ako všeobecne známy poznatok, nie však vo vzťahu ku konkrétnemu riešenému prostrediu. V danom záujmovom prostredí sa dá rýchlo dokázať, že výmera lesných pozemkov po roku 1945 sa zvýšila a tým i protierózne pôsobenie lesa. Ťažba dreva sa vykonáva v súlade s platným lesným hospodárskym plánom a následná starostlivosť o

odlesnené plochy podľa platného zákona o lesoch zabezpečuje zachovanie všetkých funkcií lesa. Preto dôvod resp. pojem „neúmerného odlesnenia“ v súvislosti s touto stavbou neodporúča OLÚ používať. OLÚ berie na vedomie, že predpokladané zábery i lesných pozemkov budú upresnené v ďalšom stupni PD. Vzhľadom na uvedené, ako aj vzhľadom na vyjadrenie uvedené vo svojom stanovisku č. 2005/00295 z 30. 9. 2005, predloženú správu o hodnotení OLÚ nerozporuje a k realizácii akcie odporúča variant č. 1 (červený).

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Považskej Bystrici (list č. ORHZ-1119/OPP-2006 zo dňa 18. 9. 2006)

oznamuje, že nie je podľa § 8 zákona orgánom štátnej správy, ktorého stanovisko alebo vyjadrenie, vydávané podľa osobitných predpisov, podmieňujú povolenie činnosti. Z uvedeného dôvodu vrátilo správu o hodnotení bez vyjadrenia.

Obvodný úrad v Považskej Bystrici, odbor krízového riadenia (list č. OKRA 2006/04605-2 zo dňa 11. 9. 2006)

nemá k správe o hodnotení z hľadiska civilnej ochrany žiadne pripomienky. So správu o hodnotení súhlasí.

Obvodný úrad životného prostredia v Považskej Bystrici (list č. OUŽP-2006/01157-2-EK EB 1-10 zo dňa 19. 10. 2006)

uvádza stanovisko odboru zložiek životného prostredia a ochrany krajiny podľa jednotlivých úsekov nasledovne:

úsek ochrany ovzdušia - počas výstavby a ani počas prevádzky navrhovanej činnosti sa nepredpokladá vznik bodových zdrojov znečisťovania ovzdušia. Na celom riešenom úseku sa predpokladá prevádzka elektrických lokomotív a nie dieselových, preto pri prevádzke modernizovanej železničnej trate nebudú produkované emisie vplývajúce na kvalitu ovzdušia. V období výstavby modernizácie železničnej trate okrem vyššej produkcie exhalátov z automobilovej dopravy (stavebná doprava, stavebné stroje a zariadenia) dôjde k vzniku primárnej a sekundárnej prašnosti. Vzhľadom na blízkosť obytného prostredia je preto počas modernizácie tohto úseku železničnej trate potrebné navrhnuť a realizovať opatrenia na zmiernenie vplyvu zvýšenej prašnosti v okolí stavby.

úsek odpadového hospodárstva - pri modernizácii železničnej trate Púchov - Žilina, v úseku Púchov - hranica krajov TN/ŽA vzniknú odpady vedené v katalógu odpadov ako ostatné a nebezpečné, ktoré je povinný držiteľ odpadov zhodnocovať, prípadne zneškodňovať podľa § 19 zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov na zariadeniach k tomuto účelu určených. Na území okresu Považská Bystrica sú nasledujúce zariadenia, ktoré môže ŽSP ako držiteľ odpadu využiť: Skládky KO Sverepec - na zneškodňovanie odpadu, ktorý nie je nebezpečný, Skládky Žiar Považská Bystrica - rekultivácia skládky - zneškodňovanie výkopovej zeminy a stavebného odpadu kategórie ostatný, Spaľovňa HELPECO, s. r. o., Považská Bystrica - zneškodňovanie odpadov s obsahom ropných látok (t. č. mimo prevádzky - zabezpečuje sa zosúladenie s legislatívou EÚ), Kompostáreň MTS, s. r. o., Považská Bystrica - Kunovec, ktorá je vo výstavbe.

úsek štátnej vodnej správy - vegetačnú bariéru na ostrove medzi Nosickým kanálom a tokom Váhu je možné budovať iba v miestach nad úrovňou hladiny vo Váhu pri Q_{100} . Na odber úžitkovej vody z toku je potrebné povolenie štátnej vodnej správy.

Z hľadiska ochrany podzemných a povrchových vôd navrhované varianty nezasahujú do ochranných pásiem vodárenských zdrojov, môže však dôjsť k zrušeniu individuálnych vodných zdrojov (studní, gravitačných vodovodoch) na uspokojovanie osobných potrieb domácností. V takýchto prípadoch bude požadovať zabezpečenie náhradného zásobovania domácností vodou.

Pre potreby výstavby bude voda dodávaná z existujúcich verejných vodovodných sietí a hydrantov. Počas výstavby budú vznikať splaškové odpadové vody, ktoré budú odvádzané do jestvujúcej kanalizačnej siete, prípadne do žump. Rekonštrukcia železničného spodku zahŕňa aj odvedenie dažďových priesakových vôd zo zemnej pláne mimo zemné teleso. Likvidácia odpadových vôd z výroby betónových zmesí, z chladenia a skrúpania pri razení tunelov, umývania stavebnej a dopravnej techniky a z čistenia spevnených dopravných komunikácií bude riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Predloženie návrhu minimalizovania

ohrozenia podzemných a povrchových vôd bude žiadať v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Výrazné ovplyvnenie režimu podzemných vôd predstavuje priamy stavebný zásah do zvodneného horninového prostredia, najmä vybudovanie tunelov, hĺbkové zakladanie pilierov mostných objektov, výstavba zárezov železničnej trate, kde je vysoké riziko znečistenia podzemných vôd počas havárie a porúch. Znečistenie povrchových vôd počas výstavby môžu spôsobiť dopravné mechanizmy a počas prevádzky dažďová voda stekajúca z povrchu železnice. K ovplyvneniu zdrojov podzemnej vody pre hromadné zásobovanie obyvateľstva nedôjde. Na zmiernenie dopadov na podzemnú vodu sa bude realizovať podrobný hydrogeologický prieskum v okolí kúpeľov Nimnica, vykonávať hydrogeologický monitoring počas výstavby a prevádzky diela a dodržiavať technologické postupy prác.

Trasa zasahuje v okrese Považská Bystrica ochranné pásmo prírodných liečivých vôd I. a II. stupňa. Takisto zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti Strážovské vrchy a chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky. Rekonštruovaná trať, predovšetkým premostenia, musia spĺňať podmienky pre budúcu vodnú dopravu.

Z hľadiska ochrany podzemných a povrchových vôd s predloženou správou o hodnotení súhlasí.

úsek ochrany prírody a krajiny - vzhľadom na nepresnosti výskytu jednotlivých druhov rastlín a živočíchov v záujmovom území OÚŽP požaduje prepracovať kapitolu 1.5 Fauna a flóra a dopracovať časť „Kompenzačné opatrenia na zmiernenie vplyvov na životné prostredie“ nakoľko sú v správe spracované veľmi stručne.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici (list č. A/ 2006/ 1945 zo dňa 11. 9. 2006)

súhlasí s navrhovaným riešením modernizácie uvedenej železničnej trate (viazanej na jestvujúcu trať č. 120) s preferenciou variantu č. 1.

Ani pri jednom z variantov k ovplyvneniu zdrojov podzemnej vody pre hromadné zásobovanie obyvateľstva nedôjde. Podľa vykonaných analýz sa neočakáva ani možnosť ovplyvnenia zdrojov minerálnych vôd v Nimnici. Vykonaná bola vibroakustická štúdia, podľa ktorej bude potrebné vykonať opatrenia na elimináciu hluku a vibrácií podľa jednotlivých úsekov trasy.

Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Strážovské vrchy (list č. CHKO SV/468/2006 zo dňa 3. 10. 2006)

konštatuje, že v riešenom území (v okresoch Púchov i Považská Bystrica), v ktorom sa predmetná stavba nachádza platí prvý stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Hodnotenie z hľadiska ochrany prírody a krajiny a návrh riešenia vychádza z toho, že modernizovaná trasa v oboch variantoch (variant č. 1 (červený) i variant č. 2 (zelený) a subvariante (modrozelený) neprechádza, nedotýka sa a ani neleží v tesnej blízkosti maloplošného chráneného územia, nezasahuje do navrhovaného územia európskeho významu Strážovské vrchy SKÚEV0256, ani do Chráneného vtáčieho územia Strážovské vrchy SKCHVÚ 028. Oboje varianty však pretínajú Nadregionálny hydrický biokoridor Váh - staré koryto (vrátane VN Nosice) na troch miestach (nad sútokom starého koryta rieky Váh s derivačným kanálom, kde trasa zasahuje i do genofondovej lokality č. 32 Váh pod Nosickou priehradou, predstavujúcou významný hniezdny biotop s kvalitnou mimolesnou zeleňou, pod priehradným múrom VN Nosice a po vyústení z tunela pod vrchom Diel pri premostení VN Nosice).

Pripomienky sa týkajú predovšetkým kap. 1.5. Fauna a flóra v správe o hodnotení, uvádza nasledovné pripomienky:

V tab. č. 3 na strane 36 - 37 nie je bližšie špecifikované, z akých prameňov sú informácie o výskyte daných druhov, ako sú aktuálne, o aký charakter výskytu daného živočicha ide vo vzťahu k samotnému územiu zasiahnutému vplyvmi z realizácie projektu. Vymenované sú iba názvy druhov, bez akéhokolvek komentára, či ide o citovaný údaj, alebo vlastné pozorovanie. Napr. u vtákov je dosť veľký rozdiel, či daný druh na lokalite hniezdi, zdržuje sa tam iba počas migrácie, alebo ide iba o náhodné pozorovanie súvisiace s hľadaním trofických zdrojov mimo hniezdnej sezóny. Na základe týchto skutočností je potom potrebné diferencovane posudzovať vplyvy projektu a jednotlivým výskytom živočíšnych druhov prisúdiť rôznu váhu. Citovanie výskytu niektorých druhov je dosť sporné: *Araneus nordmanni* (uvedený druh nikdy nebol zistený v záujmovom území, z najaktuálnejšieho Katalógu pavúkov Slovenska: Gajdoš, P.,

Svatoň, J., Sloboda, K. (1999) je udávaný iba z geomorfologických jednotiek Západné Tatry a Popradská kotlina, ide o veľmi vzácny druh, takže bez dôkazu považujeme uvedený výskyt za dubiózny), *Lacerta viridis* (nikdy nebola zistená v záujmovom území a ani v nám známej literatúre sa neuvádza výskyt v okresoch Púchov a Považská Bystrica, s najväčšou pravdepodobnosťou sa jedná o dubiózny údaj, pretože v dávnej minulosti publikovaný údaj bol omyl a ak tento druh uvádzajú autori štúdie, je potrebné to doložiť dôkazom), *Cerambyx cerdo* (nikdy nebol zistený a ani v nám známej literatúre sa neuvádza, je zaujímavé, že oveľa bežnejší, ale zato chránený a prioritný druh európskeho významu *Rosalia alpina* sa vôbec nespomína), *Parnassius apollo* (druh sa vyskytuje na lokalitách, ktoré sú značne vzdialené od koridoru výstavby a ani nepredpokladáme vplyv na tieto lokality), *Falco peregrinus* (tu naozaj nie je zrejmé, z akého dôvodu je tu citovaný uvedený druh, hniezdiská sú pomerne vzdialené a migračný, resp. trofický výskyt je dosť irelevantný, na tento druh ani nepredpokladáme nejaký vplyv).

V tab. č. 4: Chránené druhy rastlín, str. 37, je situácia obdobná. Výskyt uvádzaných druhov ako *Cypripedium calceolus* L., *Phyllitis scolopendrium*, *Dianthus nitidus* Wald, *Nymphaea alba* L., *Daphne cneorum* L., *Dealphinium elatum* je možno spochybníť, ich výskyt v tomto území nám nie je známy, nepredpokladá sa a neuvádza sa ani v nám známej literatúre. V kapitole 3.5. Iné vplyvy Tab. č. 6, predpokladaný výrub mimo lesnej resp. lesnej zelene, sa uvádzajú orientačné výmery s rôznorodým druhovým zastúpením (v riešenom úseku sa nepredpokladá výskyt druhu *Populus alba* L.) bez vyčíslenia spoločenskej hodnoty drevín.

Na základe vyššie uvedených nezrovnalostí so skutkovým stavom, žiada správa CHKO kompletne prepracovať tab. č. 3 a 4 na strane 36 - 37 a pri sporných rastlinných a živočíšnych druhoch doložiť dôkazový materiál výskytu (predpokladá minimálne pri druhu *Araneus nordmanni*, že by mal existovať dokladový materiál, resp. citácia), aby bolo možné predmetnú štúdiu považovať za serióznu z vedeckého hľadiska. Vypracovaniu príslušných tabuľkových prehľadov by mal predchádzať erudovaný terénny prieskum.

Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Riaditeľstvo odštepného závodu Piešťany (list č. 4106/210/2006 zo dňa 4. 10. 2006)

uvádza, že k zámeru predmetnej stavby sa vyjadroval listom č. 1342/210/ 2003 zo 17. 4. 2003, listom č. 4018/210/2005 a listom č. 4099/210/2005.

Konštatuje, že v ďalšom stupni PD je potrebné, aby boli návrh výšky nivelety koľají, ako aj samostatne železničné teleso (v miestach a na styku inundačných území a na križovaní s vodnými tokmi) spresnené na základe hydrotechnických výpočtov a bude zohľadňovať prietoky Q_{100} (podľa STN) vodných tokov v správe SVP, š.p., resp. ďalšie požiadavky kladené v dotyku s trasou diaľnice D1. Pritom dotyk navrhovanej trasy je potrebné konzultovať so ŠPS Bratislava, ktorá je gestorom akcie splavnenie Váhu (Vážska vodná cesta).

Uviedol nasledujúce podstatné požiadavky:

Navrhovaná trasa je v dotyku s HIM v správe SVP, š.p., OZ Povodie Váhu Piešťany v týchto úsekoch:

- nžkm 159,200 - nžkm 162,000, prídje ku križovaniu trasy a odpadovým kanálom VE Nosice a koryta Váhu (alt. č.1). Alt. č. 2 subvariant rieši trasu obdobne (s väčším priblížením k VD Nosice) s nasmerovaním do tunela Diel v nžkm 162,000 (k. ú. Nimnica),
- nžkm 163,000 - nžkm 164,000, premostenie VD Nosice,
- nžkm 165,000 - nžkm 167,000, tunel v k. ú. Milochovej, k. ú. Orlové (dotyk najmä pri budovaní portálov tunela),
- nžkm 168,000 - nžkm 169,000, trasa je v dotyku s priesakovým rigolom VN Nosice (pod areálom Považských strojární Považská Bystrica),
- nžkm 174,000 - nžkm 176,000, je potrebné dokladovať na základe hydrotechnických výpočtov priebeh hladín vo Váhu. V tomto úseku sú stiesnené pomery pre plynulý odtok veľkých vôd Váhu (jestvujúci prírodný kanál VE Považská Bystrica, trasa D1 Sverepec - Vrťžer, koryto Váhu, trasa žel. trate Púchov - Žilina). V prípade nepriaznivých výsledkov výpočtov rýchlosti vody vo Váhu pri povodňových prietokoch sa požaduje spracovať v spolupráci s investorom D1 (SSC Bratislava) hydraulický model s následnými technickými opatreniami na stabilizáciu svahov a dna koryta Váhu a vzdušnej päty PK VE Považská

Bystrica,

- nžkm 185,500 (pozn. mimo riešeného územia) je navrhovaná trasa vedená jediným polom cestného mostu cez Váh (cesta 1/18 Bytča - Makov). Vo vedľajšom poli je navrhovaná trasa D1 Vrtižer- Horný Hričov,
- nžkm 187,000 - nžkm 188,100 (pozn. mimo riešeného územia) sa požaduje hydrotechnickým výpočtom dokladovať kolízny úsek navrhovanej modernizovanej trasy žel. trate s D1 a korytom Váhu na k. ú. Dolný Hričov, k. ú. Kotešová.

V návrhu trasy železnice príde ku križovaniu tokov v správe SVP:

- nžkm 170,000 potok Mošteník na k. ú. Považská Bystrica,
- nžkm 170,500 Domanižanka na k. ú. Považská Bystrica,
- nžkm 173,500 Manínsky potok na k. ú. Považská Teplá,
- nžkm 178,000 potok Drienovka na k. ú. Plevník – Drieňové,
- nžkm 179,500 Rašovský potok na k. ú. Rašov (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 180,700 Maršovský potok na k. ú. Maršov (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 182,000 potok Hradnianska na k. ú. Predmier (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 184,900 potok Hrabovčanka na k. ú. Hrabové (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 186,500 Hlbocký potok na k. ú. Dolné Hlboké (pozn. mimo riešeného územia)
- nžkm 189,100 Závadský potok na k. ú. Hričovské Podhradie (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 190,300 potok Hričov na k. ú. Ovčiarsko (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 194,300 Lehotský potok na k. ú. Žil. Lehota (pozn. mimo riešeného územia),
- nžkm 198,300 tok Rajčianka na k. ú. Strážov (pozn. mimo riešeného územia).

Križovanie vodných tokov s trasou modernizovanej trate požaduje riešiť podľa platných STN a na základe údajov SHMÚ Bratislava. Ďalšie stupne PD odporúča prejednať s investorom diaľnice NDS Bratislava. Trasa navrhovanej železničnej trate je v určitých úsekoch v dotyku s navrhovanou stavbou D1 Sverepec - Vrtižer, D1 Vrtižer - Hričovské Podhradie , D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto (pozn. mimo riešeného územia). SVP zároveň pripomenul, že správcom závlahových a odvodňovacích zariadení je SVP, š. p., OZ Hydromeliorácie, stredisko Piešťany, Nábregie I. Krásku 834/3, 921 80 Piešťany.

K predkladanému zámeru nemá závažné pripomienky s tým, že ďalšie stupne PD v rozpracovanosti budú na výrobných výboroch konzultované so zástupcom SVP.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie v Považskej Bystrici

Verejné prerokovanie správy o hodnotení na MÚ v Považskej Bystrici sa uskutočnilo dňa 3. 10. 2006. Po otvorení rokovania prednostom informoval občanov za spracovateľa Reming Consult, a. s., s navrhovanou činnosťou Ing. Ličko. V diskusii p. Válek, zástupca vlastníkov 3 rodinných domov v oblasti Rybníky pri ŽS Považská Teplá mal otázku na spracovateľov, aký veľký bude záber pozemkov v súkromnom vlastníctve a aká bude kompenzácia za zábery nehnuteľností. Zástupca spracovateľa ubezpečil prítomných, že v danej oblasti bude záber súkromných pozemkov minimálny, ak vôbec dôjde k záberom pozemkov v danej lokalite, a ak áno, bude poskytnutá finančná náhrada za zábery pozemkov podľa platnej legislatívy SR.

Obyvatelia Považskej Teplej žiadali o vysvetlenie, ako bude riešená prístupová komunikácia, prechod cez železničnú trať, z pohľadu automobilovej dopravy a aj z pohľadu cestujúcej verejnosti v žst. Považská Teplá. Zástupca spracovateľa informoval, že súčasné prístupie bude nahradené cestným nadjazdom, ktorý bude umiestnený bližšie k žst. Považská Teplá a prístup cestujúcej verejnosti ku koľajám bude zabezpečený podchodom pre cestujúcich a verejnosť so schodiskom a šikmými rampami pre ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu.

Obyvatelia troch rodinných domov v Považskej Teplej pri žst. vlastníaci studne na pitnú a úžitkovú vodu položili otázku, či pri a po realizácii stavby nedôjde k poklesu hladiny podzemnej vody v ich studniach. Zástupca spracovateľa oznámil, že pre danú časť stavby ešte nie je ukončený hydrogeologický prieskum a tým nie sú známe hydraulické pomery v podložných vrstvách danej lokality, ale podotkol, že vzhľadom na stavebné objekty, ktoré budú realizované

v blízkosti týchto studní nebudú svojim zakladaním vytvárať podzemnú bariéru prúdeniu vody. V týchto miestach sa bude nachádzať zemné teleso násypu, ktoré bude založené povrchovo, plošne.

Obyvateľov troch rodinných domov v Považskej Teplej zaujímal aj riešenie protihlukových opatrení po dokončení stavby a taktiež ako bude riešené zabezpečenie proti ostatným vplyvom (prašnosť, vibrácie, hluk) počas realizácie s ohľadom na stojace rodinné domy. Zástupca spracovateľa uviedol, že na základe vibroakustickej štúdie budú navrhnuté protihlukové steny a následne po realizácii stavby budú uskutočnené merania hluku s ohľadom na obyvateľov danej lokality a ak merania ukážu, že dôjde k porušeniu platných hygienických noriem, budú navrhnuté opatrenia, ktoré eliminujú tieto vplyvy, napr. výmena okien a izolovanie stien rodinných domov. Pred zahájením výstavby bude zdokumentovaný stavebnotechnický stav existujúcich budov a v prípade preukázaných zmien v dôsledku stavby budú zabezpečené finančné kompenzácie. Navyše, nové technológie, použité na stavbe pri modernizácii koľají, majú za následok výrazné zníženie hladiny hluku a vibrácií počas prevádzky železničnej dopravy.

Pán Bomberovič s manželkou, vlastník pozemkov a rodinného domu na k. ú. Považská Bystrica, žiadal o vysvetlenie novonavrhaného trasovania železničnej trate, ktorá výrazne zasahuje do ich pozemkov a tým znižuje ich trhovú aj poľnohospodársku hodnotu a taktiež novonavrhaná trasa sa značne približuje k jeho obytnému domu. Zástupca spracovateľa uviedol, že navrhovanú trasu už nie je možné výrazne ovplyvniť so zámerom odkloniť ju od obytného domu a prilahlých pozemkov, lebo smerové pomery v danej oblasti sú značne náročné a obmedzujúce existujúcou komunikáciou I. triedy a stanicami Považská Bystrica a Považská Teplá. Spracovateľ správy dohodol v tejto záležitosti s p. Bomberovičom osobitné stretnutie, kde sa budú riešiť jeho majetkoprávne záležitosti.

V diskusii zástupca spracovateľa vysvetlil tiež problematiku riešenia mostných objektov v kombinácii s násypmi v závislosti od zátopovej oblasti – Ostrov, postupu na zostávajúce pozemkové plochy, možnosti vytvorenia pešej komunikácie na moste, aby bolo zabezpečené spojenie medzi zastávkou Nosice s obcou Nimnica a miestnou časťou Nosice, využitie starého železničného telesa ako miestnej komunikácie medzi Púchovom – Nosicami a Považskou Bystricou – Dolným a Horným Milochovom.

Verejné prerokovanie v obci Plevník - Drienové

Verejné prerokovanie správy o hodnotení sa uskutočnilo 27. 9. 2006. Rokovanie otvoril a viedol starosta obce Ing. Jozef Štens, ktorý oboznámil prítomných so správou o hodnotení a s vplyvom stavby na životné prostredie v obci Plevník - Drienové.

Otázky a pripomienky verejnosti boli nasledovné:

- Helena Ďurkechová č. d. 391 - nesúhlasí s pôvodnou alternatívou mimoúrovňového nadjazdu pri Chachulovi, odporúča schváliť nadjazd pri vstupe do obce. Žiada, aby podchod k železničnej zastávke bol dimenzovaný pre peších chodcov - urobiť šírku 1,5 m a schody. Pre malotraktory urobiť prechod bez schodov - šírku 2,5 m. Aby sa v zime nešmýkalo, navrhuje schody nadkryť vrátane východu na nástupište.

- Ondrej Kušnier č. d. 36 uviedol, že železnice vložili nedávno do opravy budovy zástavky niekoľko miliónov korún a vlani ju už zatvorili, neprevádzkujú ju, ľudia nemajú informácie o meškanií vlakov, v zime niekedy aj hodinu čakajú na vlak a mrznú. Žiada, aby bola zastávka v zimnom období otvorená. Ak nebude, žiada na nástupišti zriadiť zakrytú čakáreň a informačný panel, ktorý bude informovať o meškanií vlakov. Žiada, aby okrem vybudovaného podchodu na zástavku boli sprejzdené staré podchody popod trať a pripojené na komunikácie. Ináč si budú ľudia skracovať cestu prechodom cez trať.

- Miroslav Drblík č. domu 562 pre mimoúrovňové križovanie miestnej komunikácie s traťou odporúča pri vstupe do obce od Považskej Bystrice. Jeho rodičovský dom je iba 50 m od trate a prechádzajúce vlaky silne počuť i cítiť. Ak pôjdu podstatne vyššou rýchlosťou, aký to bude mať dopad na hluk a vibrácie?

- Jozef Tamáši č. d. 171 uviedol, že podľa územného plánu obce z roku 1997 je v úseku km 179,6 až 181 uvažované s výstavbou rodinných domov a aj v súčasnosti sa nachádzajú v tesnej blízkosti trate rodinné domy. V správe o hodnotení občan nenašiel, ako bude pred

hlukom a vibráciami ochránený Plevník. Žiada doplniť správu ohodnotení o riešení ochrany obce pred hlukom a vibráciami.

Verejné prerokovanie v Púchove

Verejné prerokovanie v Púchove, časť Horné Kočkovce sa konalo 20. 9. 2006.

Poslanec MsZ za Horné Kočkovce Emil Luhový z poverenia občanov za ul. Továrenská a Trenčianska písomne uviedol, že v súčasnosti je tam veľká hlučnosť a žiadajú protihlukové bariéry.

Verejné prerokovanie v Púchove, časť Nosice sa konalo 20. 9. 2006.

Zastupujúci občania primestskej časti Nosice súhlasia len s červeným variantom modernizácie železničnej trate.

Verejné prerokovanie v obci Udiča

Verejné prerokovanie v Udiči sa konalo 28. 8. 2006.

Verejné prerokovanie otvoril starosta obce Jozef Slámka. Uviedol, že modernizácia železničnej trate prechádza katastrom obce Udiča iba okrajovo v dĺžke cca 200 m v mieste vzdialenom od zastavanej časti obce 2,5 km. Predmetný úsek železničnej trate v katastri obce Udiča prechádza cez vodnú plochu Nosickej priehrady. Z horeuvedených skutočností nemá pripomienky. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie žiada informovať obecny úrad.

Verejné prerokovanie v obci Nimnica

Verejné prerokovanie v Nimnici sa konalo 9. 11. 2006.

Na verejnom prerokovaní správy o hodnotení vystúpili zástupcovia organizácií, ktorí sa podieľali na vypracovaní správy (Ing. Ličko, Ing. Arch. Kropitz, RNDr. Kuvik) a odpovedali na otázky občanov. V diskusii vystúpili s otázkami a pripomienkami:

p. Minjarik – Kedy a ktorý variant bude realizovaný? Odpoveď: V záverečnom stanovisku odporučí MŽP SR vybraný variant, ktorý bude podkladom pre dokumentáciu k územnému rozhodnutiu. Začiatok realizácie stavby je v roku 2010.

p. Aradský – Aká je hodnota hluku podľa európskych noriem? Odpoveď: Pre deň max. 60 dB a pre noc max 40 dB.

p. Aradský – Bude výstavba rušiť signály telekomunikačných zariadení? Odpoveď: Môže rušiť signál, ale len v dosahu 10 metrov.

p. Štefánik – Kde bude sústredená technika a pracovné sily? Odpoveď: Na ostrove medzi Nosickým kanálom a korytom rieky Váh, kde sa bude vyvážať aj zemina z tunela Diel, po postavenom provizórnom premostení.

p. Aradský – Bude pri výstavbe 24-hodinová prevádzka? Odpoveď: Nie. Nie je možná 24-hodinová prevádzka.

p. Štefánik – Bude zastavená cestná premávka na štátnej ceste? Odpoveď: Nie, výluky budú len dočasné.

p. Novosad – Kam sa bude vyvážať zemina, ak nebude schválený variant č. 1? Odpoveď: Zemina sa bude vyvážať vlakovými súpravami pod výstavbu nových železničných zastávok alebo diaľnice.

p. Miroslav Pecho – V okolí geologických vrtov si všimol, že zemina je ílovitá, dá sa použiť do jadra násypu? Odpoveď: Íly sú len na povrchu, geologické vrty potvrdili, že zemina sa skladá z pieskovca a ílovca.

p. Pavelka – Bude sa kompenzovať vlastníkom cena pozemkov nad a vedľa tunela? Odpoveď: Plocha potrebná na vybudovanie portálu je 600 až 800 m². Tieto pozemky sa budú vykupovať. Okolité pozemky sa budú môcť využívať ako doteraz. Principiálne využívanie pozemkov sa nezmení a výstavba sa v tomto území neplánuje. Narušená plocha bude po výstavbe rekultivovaná.

p. Libor Pecho – V akej vzdialenosti od trate je ochranné pásmo železnice? Odpoveď: Ochranné pásmo, v ktorom platia určité obmedzenia je 60 metrov.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a posudky zaslané k správe o hodnotení

V procese spracovania zámeru a správy o hodnotení sa uskutočnilo viacero pracovných stretnutí a rokovaní, na ktorých boli zainteresované subjekty, vrátane zástupcov obcí

a občanov, oboznamovaní s postupom prác. Okrem toho boli na MŽP SR doručené nasledovné stanoviská:

Občan Ján Bomberovič, Považská Bystrica (list zo dňa 16. 10. 2006)

požaduje, aby v km 171 – 173 rýchlodráha bola vedená väčším oblúkom, ktorý by sa približoval k jestvujúcej železničnej trati a tým by nezasahoval tak hlboko do jeho pozemkov. Domnieva sa, že oblúk, ktorý by sa približoval k jestvujúcej železnici, by zohľadňoval rýchlosť rýchlodráhy na 160 km/hod. Nesúhlasí, aby navrhovaná účelová komunikácia pre vstup na pozemky v rekreačnej zóne bola vedená cez jeho pozemok. Ďalej občan požaduje, aby v prípade realizácie pôvodného návrhu, ako aj návrhu, že by rýchlodráha bola posunutá k jestvujúcej železnici zo strany jeho obytných budov, bola vybudovaná protihluková stena.

Kúpele Nimnica, a. s., (fax zo dňa 10. 11. 2006)

uvádzajú, že vychádzajú zo záverov a odporúčaní pri určovaní vplyvu výstavby tunela Diel na podzemné vody v oblasti kúpeľov Nimnica, na minerálne vody a na dodržiavanie ochrany vnútorného a vonkajšieho kúpeľného územia a ochranných pásiem, požadujú vybudovať nové monitorovacie vrty v predpokladaných miestach výskytu minerálnych vôd a vo vhodných miestach v blízkosti tunelovej rúry, realizovať účelový hydrogeologický prieskum tektonizovanej zóny a identifikovaných žriedlových línií, doriešiť systém splaškovej kanalizácie vzhľadom k existujúcej ČOV, a po terénnych úpravách obnoviť charakter vnútorného a vonkajšieho kúpeľného územia, t.j. chodníky zdravia, napojenie trasy cyklotriálu, prepojenie chodníkov s cestnou komunikáciou a s novovybudovanou železničnou stanicou na ostrove medzi kanálom a starým korytom Váhu.

Letecký úrad SR, oddelenie ochranných pásiem letísk a leteckých pozemných zariadení, Bratislava (list č. 5814/313-1449-P/2005 zo dňa 30. 6. 2005)

z hľadiska záujmov civilného letectva uviedlo k zámeru stavby pripomienku, že časť trasy je riešená v ochranných pásmach letiska Žilina, stanovených rozhodnutím Štátnej leteckej inšpekcie zn. 1-66190 zo dňa 28. 11. 1990 (Ochranné pásma zakreslené v predloženom podklade), že mapa vplyvov a opatrení na ich zmiernenie, časť 2, sú nekompletné a nie sú v súlade s rozhodnutím o vyhlásení ochranných pásiem. Všetky objekty realizované v rámci modernizácie trate, vrátane stavebných mechanizmov použitých pri realizácii akcie, musia rešpektovať výšky stanovené ochrannými pásmami s výškovým obmedzením a to ochranné pásmo: vzletových a približovacích priestorov, prechodových plôch, vodorovnej roviny, kužeľovej plochy.

Trasa úseku cca žkm 185,0 – 193,3 variantu č. 1 (pozn. mimo riešeného územia) sa nachádza v ochranných pásmach s obmedzením vzdušných vedení VN a VVN, t.j. aj s obmedzením trakčného vedenia železnice. Všetky prípojky VN a VVN musia byť vedené podzemným káblom, okrem prípadov, kedy je navrhované vedenie tienené iným vedením, resp. neodstrániteľnou prekážkou.

V úsekoch, v ktorých je trasa navrhnutá mimo súčasnej trasy železnice (cca žkm 189-191,3 variantu č.1 - pozn. mimo riešeného územia), je nutné uvažovať s riešením, pri ktorom by celková výška trakčného vedenia nepresahovala výšku telesa navrhovanej diaľnice, tzn. bola by zo strany letiska diaľnicou tienená.

Pre ostatné úseky bude nutné požiadať vo vyššom stupni projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby o udelenie výnimky z ochranného pásma s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN letiska Žilina, a to na základe žiadosti investora s predložením: súhlasného stanoviska k udeleniu výnimky z ochranných pásiem letiska Žilina od prevádzkovateľa letiska, projektovej dokumentácie s presným výškovým riešením stavby (dokumentácia v rozsahu úseku, ktorý sa bude nachádzať v ochranných pásmach letiska a preložky vedení VN a VVN v celej trase modernizácie železnice), presných typov stavebných mechanizmov s údajmi ich výšok ak budú v tomto stupni PD známe.

Trasa úseku žkm 185,8 – 195 variantu č. 1 (pozn. mimo riešeného územia) sa nachádza v ochranných pásmach proti nebezpečným a klamlivým svetlám. V tomto úseku je zakázané umiestňovať svetlá, ktoré by mohli viesť k mylne pochopenej informácii pilotom alebo posádku lietadla oslepiť. Prípadné osvetlenie trasy železnice musí byť riešené pomocou svetidiel, ktorých svetelný lúč bude nasmerovaný priamo na povrch trate. Týmto spôsobom musia byť

osvetlené aj všetky súvisiace objekty, komunikácie a spevnené plochy v tomto ochrannom pásme. V tomto úseku je taktiež vylúčené použitie silných svetelných zdrojov. Povrchová úprava striech a obvodových plášťov objektov musí byť riešená z nereflexných materiálov. Letecký úrad SR modernizáciu trate Púchov - Žilina pre rýchlosť 160 km/hod odporúča prerokovať pred spracovaním dokumentácie pre územné rozhodnutie taktiež s prevádzkovateľom letiska Žilina, a to z hľadiska jeho plánovaného rozvoja.

Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Bratislava (list č. 3110/46596/2006 zo dňa 20.11.2006)

K predloženej správe nemá v súvislosti s výstavbou diaľnice a rýchlostných ciest žiadne pripomienky. V území, ktorým železničná trať prechádza, je situovaná diaľnica D1 Sverepec - Vrtižer. Pre tento úsek diaľnice bolo vydané územné rozhodnutie o umiestnení stavby, pripravuje podklady pre vydanie stavebného povolenia. Výstavba začne v 1. polroku r. 2007. Časť križovatky Vrtižer je už vybudovaná v rámci stavby D1 Vrtižer - Hričovské Podhradie. Styk diaľnice so železničnou traťou bol riešený v projektovej dokumentácii (PD) diaľnice. Spoločnosť požaduje, aby ďalšie stupne PD modernizácie železničnej trate boli konzultované s Národnou diaľničnou spoločnosťou, a. s.

Členovia spoločenstva vlastníkov bytov bytového domu č. 88 a č. 89 v Nimnici (list z 10. 11. 2006)

uvádzajú, že boli oboznámení na verejnom zhromaždení s variantom č. 1 (červený) a variantom č. 2 (zelený). Vzhľadom na skutočnosť, že sa ich bude realizácia zámeru priamo dotýkať, žiadajú, aby im bola vybudovaná adekvátna náhrada ich bývania v inej lokalite zastavane časti obce Nimnica, prípadne v blízkom okolí mesta Púchov, ešte pred započatím prác na budovaní trate v úseku, ktorý sa ich dotýka. Ich žiadosť sa opiera o závery „Správy o hodnotení“ ktoré ukazujú na fakt, že realizáciou zámeru bude výrazne poškodené životné prostredie bezprostredného okolia bytových domov, čím tu vznikne znížená kvalita bývania. Počas stavebných prác je predpokladaná zvýšená hladina hluku a vibrácií, čo negatívne ovplyvní život v ich bytových domoch (strana 21 bod 4). Prevádzkovaním trate s rýchlosťou do 160 km/h bude hladina hluku prekračovať povolené hodnoty na okraji obce Nimnica ako je uvedené v „Správe o hodnotení“ na strane 104. Ďalej sa uvádza na strane 21 bod 5, že v etape prevádzky trate je možné ovplyvňovanie blízko ležiacich telekomunikačných zariadení a rušenie rozhlasového a televízneho signálu vplyvom vysokého napätia elektrickej trate. Týmto všetkými vplyvmi bude narušená psychická pohoda a kvalita života obyvateľov bytových domov. Tak isto majú dôvodné podozrenie, že prácami na výstavbe zámeru bude ohrozená integrita ich bytových domov. Ako sa uvádza na strane 59 „Správy o hodnotení“ - Vplyvy na obyvateľstvo odsek 1.1 pre variant č. 1 (červený): *...pri výstavbe ale aj následnom prevádzkovaní by boli nad prijateľnú mieru zasiahnuté dva bytové domy a tiež dva susedné rodinné domy. Bolo by vhodné tieto objekty vykúpiť, prípadne zabezpečiť náhradné bývanie...* s čím oni, obyvatelia predmetných bytoviek v Nimnici súhlasia.

T-Com, a. s., Bratislava (list č. ZA 20233/06 zo dňa 3. 10. 2006)

zaslal v rámci verejného prerokovania, ktoré sa konalo dňa 3. 8. 2006 na MÚ v Považskej Bystrici stanovisko, v ktorom požaduje predkladať projektové dokumentácie predmetnej stavby, ako aj stavebných objektov týkajúcich sa prekládok, úprav a ochrany telekomunikačných vedení Slovak Telecomu podľa zákona č. 50/2003 Z. z. o elektronických komunikáciách v znení neskorších predpisov.

Stanovisko Ing. Štefana Polakoviča

zaslal v rámci verejného prerokovania stanovisko, v ktorom je za variant č. 1 (červený). Odporučil robiť spoločný projekt železnica + cesta s dlhodobým výhľadom. Podľa neho by budúca cesta z Ostrova mohla vyúsťovať v Nimnici na cestu č. 517, smer Kúpele Nimnica (keď nebude pre ňu tunel). Pri riešení križovatky Rožák navrhuje rozšíriť od železničného podjazdu starú Nosickú cestu, premostiť sa na „špic Ostrova“, odtiaľ premostiť k benzínovým pumpám (obísť vlastne celé mesto Púchov) a napojiť sa na súčasnú Nimnickú cestu č. 517.

Odborný posudok podľa § 19 zákona

Posudok podľa § 19 zákona vypracoval RNDr. Anton Mocik, CSc., zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 25/95-OPV. Posudok bol spracovaný na základe predloženej správy o hodnotení a vlastných zisťovaní, s prihladením na doručené stanoviská a záznamy z verejných prerokovaní. Na vypracovaní posudku spolupracoval RNDr. Kamil Vrana, PhD. a RNDr. Iveta Mociková, CSc.

V posudku bolo konštatované, že posudzovaná správa o hodnotení zodpovedá nárokom, ktoré zo zákona vyplývajú pre spracovanie tohto stupňa dokumentácie. Dokumentácia je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 3 zákona.

Posudzovateľ konštatoval, že metódy použité na vyhodnotenie vplyvov činnosti zodpovedali účelu hodnotenia vplyvov na životné prostredie a formulované závery sú relevantné.

Nulový variant spracovateľ posudku nepovažuje za akceptovateľný, pretože hlavným účelom stavby je modernizovať železničnú dopravnú cestu v požadovanom rozsahu tak, aby boli dosiahnuté parametre AGC a AGTC, nakoľko predmetný úsek je súčasťou európskych multimodálnych dopravných koridorov č. VI a Va, ktoré sú tvorené diaľničnou a železničnou sústavou. Hlavnou požiadavkou je zvýšenie traťovej rýchlosti do 160 km.h⁻¹

Spracovateľ posudku odporučil navrhovanú činnosť vo variante preferovanom správou o hodnotení - **variant č.1 (červený)** a opatrenia na zmiernenie jej negatívnych vplyvov na životné prostredie tak, ako sú uvedené v kapitole V.3 tohto záverečného stanoviska.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHovANEJ ČINNOSTI

Pri realizácii navrhovanej činnosti možno očakávať negatívne, ale aj pozitívne vplyvy. V správe o hodnotení a posudku boli identifikované najmä:

Vplyvy na obyvateľstvo

Nakoľko sa na celom riešenom úseku predpokladá prevádzka elektrických lokomotív a nie dieselových, nepredpokladá sa žiadna produkcia emisií vplyvujúcich na kvalitu ovzdušia. Počas výstavby je predpoklad vyššej produkcie exhalátov z automobilovej dopravy (stavebná doprava, stavebné stroje a zariadenia). Tento vplyv je dočasný a vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby bude mať vždy len lokálnu pôsobnosť. Taktiež sa predpokladá počas výstavby vznik primárnej a sekundárnej prašnosti. Tento vplyv bude mať taktiež lokálny charakter, ale vzhľadom na blízkosť obytného prostredia musia byť navrhnuté opatrenia na jeho zmiernenie. Vplyv navrhovaného diela na ovzdušie sa nepredpokladá.

Počas stavebných prác sa predpokladá zvýšená hladina hluku v dôsledku stavebných prác a pohybu stavebných strojov a mechanizmov. Ovplyvnené hlukom bude predovšetkým stavenisko v kontakte s osídlením.

Hluková záťaž sa predpokladá počas prevádzky železničnej trate. Hlukovou záťažou počas prevádzky železničnej trate sa podrobne zaoberá príloha č 4 správy o hodnotení, Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s. r. o., Žilina, máj/2006). Akustická situácia bola posudzovaná podľa NV SR č. 40/2002 Z. z. zo 16. januára 2002 o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami vo vonkajšom priestore záujmového územia.

Pre potreby vypracovania správy o hodnotení predložená vibroakustická štúdia postačovala pre stanovenie možných vplyvov hluku a vibrácií. Určila konfliktné miesta, ktoré je nutné pred začatím ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie ďalej sledovať a hodnotiť. Ide hlavne o zastavané územia miest a obcí, ktoré budú stavbou dotknuté. Predbežne určila miesta nutného budovania protihlukových opatrení (protihlukových stien).

Vibroakustická štúdia ďalej zhodnotila varianty podľa možného vplyvu a určila poradie vhodnosti toho - ktorého variantu. Pred začatím projekčných prác na ďalšom stupni projektovej dokumentácie sa odporúča vypracovať podrobnú vibroakustickú štúdiu pre vybraný variant, ktorá bude obsahovať analytickú hlukovú mapu ekvivalentných hladín hluku podľa jednotlivých území obcí a miest k súčasnému stavu a po modernizácii železničnej trate. Štúdia by mala ďalej obsahovať presný návrh aplikácie (umiestnenia) akustických clôn v súbehu so železničnou traťou. Táto aplikácia by mala byť doložená a potvrdená aj v hlukových mapách.

Tiež sa odporúča v ďalšom stupni projektovej dokumentácie preveriť možnosti sekundárnych akustických opatrení na budovách (napr. výmena okien a pod.) a vtedy, ak sa preukáže, že návrh protihlukových clôn bude nedostačujúci.

Negatívne vplyvy vibrácií v etape výstavby a prevádzky je potrebné eliminovať na základe výsledkov monitoringu a opatrenia realizovať formou vybudovania vibroizolácií, ako sú betónové steny, betónové steny so vzduchovou medzerou a ryhy vyplnené materiálom s inými materiálovými vlastnosťami. Nutnosť opatrení závisí od individuálneho posúdenia budov podľa triedy budov a pásma s vplyvom vibrácií a podľa fyzického stavu budov.

Najvýraznejší vplyv na pohodu a kvalitu života bude mať realizácia variantov modernizovanej trate od začiatku úseku riešeného až po tunel Diel vrátane.

Positívny vplyv na pohodu a kvalitu života sa týka predovšetkým kúpeľov Nimnica a obce Milochov. Súčasný stav v kúpeľoch je výrazne ovplyvnený odrazmi železničného hluku prostredníctvom vodnej nádrže Nosice. Realizácia variantov modernizovanej trate bude mať veľký prínos v ochrane citlivého prostredia kúpeľov pred nadmerným železničným hlukom. Možno vysloviť odhad, že po realizácii tunela Diel väčšina liečebných zariadení bude vyhovovať norme 35 dB v nočnom období hlukovej záťaže zo železničnej dopravy.

V miestnej časti Považskej Bystrice Dolný Milochov, okrem odstránenia hlukovej záťaže, sa pohoda a kvalita života miestnych obyvateľov a rekreaťov zlepši aj tým, že rekreačne využívaná časť územia Milochova a ostatné obytné plochy, ktoré sú v súčasnosti oddelené železničnou traťou sa po zrušení železničnej trate, budú môcť spojiť a rekreačnú funkciu na brehu priehrady bude možné výrazne podporiť a ďalej rozvinúť.

Súčasne však v tomto úseku dôjde k narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva Nosíc a Nimnice a to:

- nepriaznivými účinkami vizuálneho a psychologického vplyvu železničnej trasy na estakáde nad obytným územím Nosíc v prípade variantu č. 2 a subvariantu modro zeleného;
- neúmerne vysokým zaťažením jednotlivých obytných domov obce Nosice hlukom vo variante č. 2 trasovaním železničnej trate priečne cez obec, možnosti eliminácie vonkajšieho hluku sú v zelenom variante nedostatočné a neefektívne, a preto bude potrebné uvažovať s ochranou vnútorného obytného prostredia;
- zaťažením južnej časti obce Nimnice hlukom a vibráciami a psychologickými vplyvmi výstavbou železničného mosta a vstupného portálu do tunela Diel v blízkosti sídla, zvlášť vo variante č. 2.

Z toho dôvodu je variant č. 1 prijateľnejší.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické javy

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada veľké zásahy do súčasného terénu, a teda aj horninového prostredia, najmä realizáciou tunelových stavieb a k nim prislúchajúcich zárezov. Stavba tiež ovplyvní resp. vyvolá geodynamické procesy, najmä svahové pohyby a eróziu.

V náväznosti na hodnotenie geologickej stavby územia, inžinierskogeologických a geomorfologických pomerov a rozvoja geodynamických javov v území navrhovaných variantov železnice, sa predpokladá nasledovný rozsah vplyvov činnosti na zložky reliéf a horninové prostredie:

- vplyv na reliéf z hľadiska stavebných prác (pri realizácii zárezov, násypov, mostných objektov, predportálových úsekov) - vplyv počas výstavby;
- vplyv na reliéf z hľadiska využitia materiálov (z tunelov a zárezov) - vplyv počas výstavby;
- vplyv na stabilitu zárezových svahov v zosuvných územiach - vplyv počas výstavby;
- vplyv na stabilitu zárezových svahov v územiach s výskytom väčších mocností súdržných zemín - vplyv počas výstavby;
- vplyv na stabilitu horninového masívu v úsekoch navrhovaných tunelov - vplyv počas výstavby;
- vplyv na únosnosť podložia pod násypmi a pri plošnom zakladaní mostných objektov v miestach s výskytom málo únosných stlačiteľných (organických) zemín, resp. antropogénnych navážok - vplyv počas výstavby;
- vplyv na rozvoj zvetrávania, erózie v zárezových úsekoch a abrázie v úsekoch styku s

brehom VN Nosice - vplyv počas výstavby;

- vplyv na zmenu geotechnických vlastností - vplyv počas výstavby.

Uvedené vplyvy sú hodnotené pre každý variant samostatne v úseku Púchov – zastávka Milochovo. Spoločný úsek je hodnotený podľa staničenia červeného variantu, s tým, že v úseku od zastávky Milochovo po hranicu kraja sú varianty č. 1 (červený) a variant č. 2 (zelený) prakticky identické, iba s lokálnymi odchýlkami zanedbateľného významu.

Vplyv na reliéf z hľadiska stavebných prác

zásah do reliéfu zárezmi

variant - č. 1 (červený)

Predpokladá sa iba malý zásah v oblasti portálov tunela pod vrchom Diel.

variant – č. 2 (zelený)

Trasa sčasti kopíruje stávajúci koridor železničnej trate v jestvujúcom záreze, novo vybudované budú iba portálové zárezy tunela pod vrchom Diel.

Modro-zelený subvariant

Trasa čiastočne kopíruje stávajúci koridor železničnej trate v jestvujúcom záreze, novo vybudované budú iba portálové zárezy tunela pod vrchom Diel.

Spoločný úsek

Trasa z väčšej časti kopíruje stávajúci koridor železničnej trate v jestvujúcom záreze v oblasti Pod kopanou (km 164,0 - 165,2), novovybudované budú iba portálové zárezy tunela Horný Milochovo. V pôvodnom záreze vedie trať i v oblasti Vrtižeru (km 174,5 - 175,6).

Nultý variant

Časť stávajúceho koridoru železničnej trate je vedená v záreze vo svahoch na ľavej strane Váhu, najmä v úsekoch Púchov - Milochovo, Považská Bystrica - Vrtižer.

zásah do reliéfu násypmi

variant - č. 1 (červený)

Trať bude vedená po násype značnej dĺžky v krátkom úseku od žst. Púchov po mostný objekt cez Nosický kanál (cca 400 m) a ďalej pokračuje násypom v aluviálnej nive Váhu medzi kanálom a starým korytom Váhu (oblasť Na Širokom, dĺžka cca 1600 m). Krátke násypy sú v predportálových oblastiach tunela Diel (asi 120 m) a v oblasti novej železničnej zastávky Milochovo (300 m).

Zelený variant - č. 2

Násypy budú iba krátke v oblasti tunela Diel a v oblasti Nosíc.

Modro-zelený subvariant

Trať vedie po násype v oblasti Nosíc od stávajúceho koridoru po Nosický kanál (cca 700 m), pokračuje v úseku medzi kanálom a starým korytom Váhu (cca 160 m). Krátke násypy sú v predportálových oblastiach tunela Diel (cca 100 m) a v oblasti novej železničnej zastávky Milochovo (300 m).

Spoločný úsek

Násypy značných dĺžok sú plánované od staničenia 170,5 km po km 174,0, ďalej od km 175,5 po km 176,5. V ostatných úsekoch vedie trať červeného a zeleného variantu v koridore stávajúcej trate.

Nultý variant

Prevažná časť stávajúcej trate je vedená na násypoch, najmä v oblasti údolnej nivy Váhu.

zásah do reliéfu stavebnými objektmi

variant - č. 1 (červený)

Negatívny vplyv je minimalizovaný mostnými objektmi cez Nosický kanál, staré koryto Váhu, mostným objektom cez Nosickú priehradu. Ostatné objekty budú menšieho rozsahu v rámci násypov.

Zelený variant - č. 2

Negatívny vplyv je minimalizovaný estakádou cez Nosický kanál a staré koryto Váhu, mostným objektom cez Nosickú priehradu. Ostatné objekty budú menšieho rozsahu v rámci násypov.

Modro-zelený subvariant

Negatívny vplyv je minimalizovaný mostnými objektmi cez Nosický kanál, staré koryto Váhu, mostným objektom cez Nosickú priehradu. Ostatné objekty budú menšieho rozsahu v rámci

násypov.

Spoločný úsek

Najvýznamnejšie objekty sú mosty cez prítoky Váhu, premostenie rybníka a ramena Váhu pri Považskej Teplej.

Za podstatný zásah možno pri všetkých variantoch považovať aj zriadenie stavenísk a prístupových ciest na staveniská pri tuneloch i mostných objektoch.

Nultý variant

Z významnejších stavebných objektov sa pri nultom variante zachovávajú iba mostné objekty cez vodné toky a zárubné múry v zárezoch.

Vplyv na reliéf z hľadiska využitia materiálov (z tunelov, zo zárezov)

vplyvy vyvolané ťažbou nerastov

V blízkom okolí navrhovaných koridorov sa nachádzajú ložiská nerastných surovín, ktoré môžu byť ťažené v súvislosti s výstavbou, ako zdroje stavebného kameňa alebo materiálu do násypov a koľajového lôžka: - ložiská štrkov a štrkopieskov Hliník nad Váhom, Predmier - Prefa, Beluša - Lednické Rovné, Malá Bytča - Hrabové, - ložiská stavebného kameňa Plevník - Drieňové, Jabloňové, Ladce - Tunežice, Beluša, Mojšín.

Výstavbou tunelových objektov bude vyvolaná aj požiadavka na zriadenie depónie vytlaženého materiálu a na jeho využitie.

Vplyv na stabilitu zárezových svahov v zosuvných územiach, v územiach s výskytom väčších mocností súdržných zemin, vplyv na stabilitu horninového masívu v úsekoch navrhovaných tunelov

narušenie a ovplyvnenie stability svahov

variant - č. 1 (červený)

Tento variant výrazne zníži alebo poruší stabilitu svahu v oblasti západného portálu tunela Diel. Portálový objekt je situovaný priamo do starého rozsiahleho zosuvu. Ovplyvnená môže byť i oblasť východného portálu, kde sa svahové pohyby môžu aktivizovať.

variant - č. 2 (zelený)

Trasa okrajovo zasahuje do oblasti starého rozsiahleho zosuvu na svahu vrchu Diel. Pri budovaní stavebnej jamy a portálu môže dôjsť k ovplyvneniu stability svahu a vyvolaniu pohybov.

Modro-zelený subvariant

Tento variant výrazne zníži, alebo poruší stabilitu svahu v oblasti západného portálu tunela Diel. Portálový objekt je situovaný priamo do starého rozsiahleho zosuvu. Ovplyvnená môže byť i oblasť východného portálu, kde sa svahové pohyby môžu aktivizovať. Tiež bude ovplyvnená stabilita aktívnych zosuvov v úseku medzi Púchovom a Nosicami.

Spoločný úsek

Významne bude ovplyvnená stabilita starého zosuvu v oblasti južného portálu tunela Milochovej, kde je stabilita svahu ovplyvňovaná aj vysokou hladinou podzemnej vody (v oblasti sa nachádza veľa prameňov).

Nultý variant

V oblasti medzi Púchovom a Považskou Bystricou je stávajúca trať vedená v mnohých úsekoch v akumuláčnej oblasti stabilizovaných i aktívnych zosuvov. Pri rekonštrukcii trate v stávajúcom koridore bude nutné tieto svahové deformácie sanovať.

Vplyvy na rozvoj zvetrávania a erózie v zárezových úsekoch a abrázie v úsekoch styku s brehom VN Nosice

vyvolanie a ovplyvnenie erózie a abrázie

V nultom variante i vo všetkých nových variantoch i v spoločnom úseku dôjde k rozvoju plošnej a výmoľovej erózie počas zemných prác a zvetrávaniu hornín v zárezových svahoch. Riziko abrázie počas výstavby hrozí najmä pri zakladaní pilierov mostných objektov vo vodnej nádrži Nosice, prípadne v koryte Váhu.

Vplyv na únosnosť podložia pod násypmi a pri plošnom zakladaní mostných objektov v miestach s výskytom málo únosných stlačiteľných (organických) zemin, resp. antropogénnych navážok a vplyv na zmenu geotechnických vlastností

vyvolanie a ovplyvnenie iných geodynamických javov

Vplyvom nevhodných technických zásahov do horninového prostredia sa pri všetkých variantoch môžu aktivizovať ďalšie geodynamické javy:

- vytlačanie neúnosného podložja spod vysokých násypov, najmä v údolnej nive Váhu;
- vznik objemových zmien slienitých a ílovitých hornín a zemín v zárezoch a stenách stavebných jám v dôsledku premfzania podložja alebo zmien režimu podzemnej vody (vysušanie alebo premáčanie, vznik trhlín a bobtnanie).

zmeny geotechnických vlastností a problematika zakladania

Zmeny geotechnických vlastností hornín sa môžu prejavíť pri dlhodobom otvorení stavebných jám vo flyšoidných súvrstviach s obsahom ílovcov a ílovitých bridlíc, prípadne ílov.

Z hľadiska zakladania vo všetkých novonavrhovaných posudzovaných variantoch najväčšie problémy budú pri zakladaní pilierov mostov alebo estakády a nových násypov v aluviálnej nive z dôvodu častého výskytu neskonsolidovaného a málo únosného podložja charakteru organických zemín, ktoré tvoria výplň starých ramien Váhu.

Najzložitejšie sa javí zakladanie mostných pilierov mosta cez Nosickú priehradu, a to z dôvodu prítomnosti veľkých nánosov bahna.

Zmenu geotechnických vlastností a spôsob zakladania objektov bude ovplyvňovať aj prítomnosť agresívnej podzemnej vody a výška hladiny podzemnej vody.

Vplyvy činnosti na reliéf, horninové prostredie a podzemnú vodu sú hodnotené stupňom rizikovosti daného vplyvu.

Predpokladané vplyvy na reliéf, horninové prostredie a podzemnú vodu budú veľké vo všetkých troch posudzovaných variantoch najmä v úseku Púchov - Považská Bystrica, kde sú navrhnuté dva tunely a niekoľko významných mostných objektov.

V úseku Považská Bystrica - hranica kraja sú posudzované dva varianty, kde trať z väčšej časti je navrhovaná v stávajúcom koridore a významnejšie zmeny v trasovaní sú navrhnuté len v úseku Považská Bystrica - Vrtižer.

Vplyvy vody

Vplyv posudzovanej činnosti na *povrchovú vodu* sa prejaví počas výstavby a prevádzky diela, a to najmä v týchto oblastiach:

- pri zakladaní a realizácii pilierov mostných konštrukcií cez Nosický kanál, tok Váhu pri Nosiciach a pri premostení Nosickej priehrady pri oboch variantoch (čiastočné alebo dočasné úplné zníženie hladiny s ohľadom na spôsob zakladania a technológiu výstavby, narušenie dna);
- pri premostení ponad rybníky pri Považskej Teplej (čiastočný záber vodných plôch) – stavebná činnosť sa dostane do kontaktu s povrchovými vodami a hrozia riziká havárií a porúch mechanizmov s následným únikom nebezpečných látok do povrchových vôd;
- vplyvy počas prevádzky diela pri dodržaní prevádzkových predpisov sa nepredpokladajú.

Za možný regresný vplyv možno považovať vplyv povrchovej vody na navrhované dielo z hľadiska možných záplavových vln. Potenciálne najviac postihnutým úsekom môže byť úsek Púchov - Považská Bystrica najmä pri variante č. 1 (červený), kde trasovanie vedie po inundačnom ostrove medzi Nosickým kanálom a tokom Váhu.

Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa prejavia vplyvy na režim a kvalitu *podzemných vôd*.

Najvýraznejším ovplyvnením režimu podzemnej vody je priamy stavebný zásah do zvodneného horninového prostredia. Takýmito zásahmi sú najmä hĺbkové zakladanie pilierov mostných objektov, výstavba zárezov železničnej trate a hlavne budovanie tunelov.

Veľkosť vplyvu na prúdenie podzemných vôd podmieňujú najmä hydrogeologické vlastnosti horninového prostredia, ich tektonické porušenie a štruktúrno-geologická stavba, zároveň však aj veľkosť a situovanie podzemnej stavby v horninovom masíve. Ovplyvnenie vyplýva z vytvorenia líniového drenážneho prvku (tunely), ktorý vo veľmi priepustných masívoch, alebo v prípade existencie preferovaných zón prúdenia môže mať veľký vzdialenostný dosah. Tento vplyv je trvalý.

Nepriamym vplyvom je zníženie hladiny podzemnej vody, čo môže ovplyvniť vegetáciu na drénovanom území. V hodnotenom území sa takýto vplyv očakáva najmä výstavbou tunela Milochovej, ktorý má nízke nadložie, pričom okolie je v súčasnosti charakterizované vysokým

výskytom výverov vôd. Z výstavby tunelov vyplýva i vysoké riziko znečistenia podzemných vôd počas havárií a porúch. Toto riziko sa výrazne zníži po skončení výstavby.

Pri budovaní zárezov sa nepredpokladá žiadny významný vplyv na prúdenie a kvalitu podzemnej vody. Možné je len riziko znečistenia počas výstavby, alebo prevádzky železničnej trate pri haváriách, alebo poruchách.

Prúdenie podzemnej vody bude ovplyvnené aj počas výstavby a po skončení výstavby mostných objektov, nakoľko sa predpokladá aj hĺbkové zakladanie pod hladinou podzemnej vody. Ide hlavne o oblasti v aluviálnej nive Váhu.

K ovplyvneniu zdrojov podzemnej vody pre hromadné zásobovanie obyvateľstva nedôjde.

V hodnotenom úseku môže dôjsť k ovplyvneniu zdrojov *minerálnych vôd* v blízkosti kúpeľov Nimnica a to tunelom popod vrch Diel.

Stupeň ohrozenia kvality podzemných vôd je daný hydrogeologickými pomermi v území. Vzhľadom na situovanie podstatnej časti trasy železnice do údolnej nivy Váhu je stupeň ohrozenia pomerne vysoký. Údolná niva je vyplnená priepustnými štrkopiesčitými zeminami so súvislou na prietoku v povrchovom toku, hydraulicky závislou na prietoku v povrchovom toku. Práve tieto náplavy Váhu sú najviac náchylné na znečistenie a plošné rozšírenie znečistenia do prostredia. Hydrogeologické pomery v údolnej časti tak vytvárajú vhodné podmienky pre kontamináciu podzemných vôd a šírenie znečistenia do prostredia.

K ohrozeniu kvality podzemných vôd môže dôjsť pri budovaní zárezov a tunelov vo zvetranom, tektonicky porušenom horninovom masíve. Menšie riziko ohrozenia kvality podzemných vôd predstavujú menej priepustné svahové sedimenty.

Najväčšie znečistenie podzemných vôd sa predpokladá počas výstavby diela, pri budovaní násypov, zárezov a mostných objektov a pri razení tunelov v dôsledku neočakávaných hydrogeologických pomerov, resp. možných havárií a porúch na stavenisku.

Z hľadiska ovplyvnenia režimu i kvality podzemných vôd sú problematickými úsekmi navrhovaných variantov úseky premostenia Nosického kanála a koryta Váhu ako i tunelové úseky a premostenie nádrže Nosice východne od obce Nimnica, tieto územia sú súčasťou I. a II. ochranného pásma kúpeľov Nimnice. V hodnotenom úseku môže dôjsť k ovplyvneniu zdrojov minerálnych vôd v blízkosti kúpeľov Nimnica budovaním tunela popod vrch Diel. Vplyv na kvalitu podzemných vôd v tomto území bude trvalý a prejaví sa počas výstavby i prevádzky.

Potenciálnym zdrojom znečistenia podzemných vôd môžu byť rôzne havarijné situácie, počas výstavby i prevádzky železnice. Počas prevádzky navrhovanej činnosti bude zdrojom znečistenia podzemných vôd stekajúca voda z povrchu železnice.

Z toho dôvodu je potrebný hydrologický monitoring a nadštandardné opatrenia.

Vplyv na prírodné liečivé zdroje

Všetky tri variantné riešenia navrhovanej činnosti v území ochranných pásiem uvažujú s premostením Nosického kanála a koryta Váhu (v OP I. stupňa), v OP II. stupňa s tunelovou stavbou a premostením vodnej nádrže Nosice východne od Nimnice. Tunelové trasy pretínajú naprieč kúpeľne miesto Nimnica (štatút kúpeľného miesta Nimnica schválený uznesením vlády SR z 18. novembra 1997 číslo 830) a vnútorné kúpeľné územie (územie vyčlenené pre umiestnenie prírodných liečebných kúpeľov poskytujúcich kúpeľňu starostlivosť a doplnkových služieb k využitiu najmä pre kúpeľných hostí).

Realizácia prác v ochranných pásmach PLZ je podmienená súhlasom MZ SR (zákon NR SR Č. 241/1998 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR Č. 277/19945 Z. z. o zdravotnej starostlivosti v znení neskorších predpisov).

Hydrogeologické a geochemické zhodnotenie vplyvu tunela Diel

Na základe zhodnotenia I. a II. etapy podrobného hydrogeologického prieskumu možno závery zhrnúť nasledovne:

- podľa v súčasnosti platnej Vyhlášky MZ SR č. 100/2006 Z. z. je prírodná liečivá voda z vrtov B - 7, B - 8 a B - 9 klasifikovaná ako stredne až vysoko mineralizovaná, uhličitá, hydrogénuhličitanová, sodná, so zvýšeným obsahom horčička, slabo kyslá, studená, hypotonická;
- podľa Gazdovej klasifikácie majú minerálne vody uvedených zdrojov a z vrtu B-10 základný, výrazný Na-HCO₃ typ;

- podzemná voda z vrtov ŽN-1 a ŽN-1/2 podľa Gazdovej klasifikácie má základný výrazný Ca-HCO₃ chemický typ;
- podobný Ca-HCO₃ chemický typ majú aj pramene PB-4,5,6 sz. od kúpeľov Nimnica, pramene PB- 17,18 a 20 v lokalite Veľká Udiča, pramene s minerálnou vodou v lokalite Považská Teplá (PB-12-16) a Považské Podhradie (PB-10-11);
- pramene v lokalite Streženice (PB-17, 18 a 19) majú základný, výrazný Na-HCO₃ typ chemického zloženia, ktorý je podobný vodám v Nimnici - mineralizácia okolo 4,3-4,9 g/l;
- počas hydrodynamických skúšok vo vrte B-10, ako aj vo vrte ŽN-1/1 neboli zistené hydraulické závislosti na sledovaných PLZ;
- hladina podzemnej vody vo vrte ŽN-1/2 bola v korelácii s hladinou vody počas hydrodynamickej skúšky vo vrte ŽN-1/1;
- dominujúcimi horninami, ktoré budujú masív v koridore všetkých variantných riešení, sú vápnené ílovcy s tenkými preplástkami siltovcov a pieskovcov (zistené vo vrtoch ŽN-1/1 a ŽN-1/2; prostredie je charakterizované ako slabo priepustné (VI. trieda) s veľmi nízkou prietoknosťou (V. trieda);
- z prehodnotenia archívnych hydrodynamických skúšok vyplýva, že v dôsledku komplikovanej geologickej stavby, rôznej intenzity rozpukania súvisiacej s tektonikou sú hydraulické vzťahy nepravidelné a veľmi zložité, v tom čase bolo preukázané vzájomné ovplyvňovanie sledovaných vrtov a silné ovplyvňovanie v smere vrstiev ZSZ-VJV;
- z priebehu čerpania na väčšine vrtov vyplýva, že zásoby nosickej minerálnej vody sú hlavne statické, voľne dynamické zásoby sú malé a pri odbere regenerujú iba pomaly. To znamená, že násilným čerpaním sa načerpáva obyčajná voda od povrchu, z kvartérnych náplavov, ktorá sa mieša s minerálnou z hĺbky a jej kvalitu podstatne znižuje. Tento záver vyplýva aj zo skúseností, ktoré sa získali pri obnovení čerpania alebo odberu väčšieho množstva vody z vrtu, ktorý bol dlhší čas v kľude (B-6). Tam sa pri novom odbere kvalita vody zlepšila, často nad max. hodnotu z doby predchádzajúcej. To znamená, že v hĺbke sa počas kľudu minerálna voda zregenerovala. Opačný výsledok sa získal na vrte J-1 po jeho otvorení (X/1966), kde mineralizácia nedosiahla ani stav z doby voľného prelivu. Na tomto vrte bol však prítok obyčajnej vody prisilný a takmer úplne zatlačil prítok minerálnej vody z hĺbky;
- hydraulická spojitosť minerálnej vody (vo vrtoch) s podzemnou vodou v kvartérnych náplavoch je nepochoybná;
- minerálnu vodu „nosického typu“ je možné zachytiť v polohách pieskovcov, v pieskovcoch je však pohyb vody obmedzený iba na pukliny, vody s pozitívnou piezometrickou hladinou (prelivom) sa tu nevyskytujú. V dôsledku veľkého tektonického porušenia vrstiev sú pieskovce silne rozpukané a prestúpené často mohutnými poruchovými zónami. Pukliny aj poruchy sú zväčša ideálnymi cestami pre tranzit vody. Strmé uloženie vrstiev a puklín však nielen uľahčuje vertikálny pohyb vody, ale aj prenikanie obyčajnej vody z povrchových partií do vrtu pri čerpaní minerálnej vody. To má za následok rýchly pokles mineralizácie čerpanej vody po odčerpaní statickej vody (zásob) z najbližšieho okolia vrtu spravidla s vysokými obsahmi rozpustených látok;
- pukliny v pieskovcoch, ktorými môže voda cirkulovať sú rôznych smerov a sklonov, prevažujú smery SZ-JV, ktorý je súčasne aj smerom najčastejších poruchových pásiem a najčastejších tranzitných ciest vody;
- geologické pomery sú v dôsledku silného tektonického porušenia značne komplikované a hydrogeologické parametre silne ovplyvnené striedaním pieskovcov (hutných a masívnych) s absolútne nepriepustnými ílovcami a tektonikou, ktorá pôsobí na silné rozpukanie horniny. Nemohli sa tu vytvoriť žiadne súvislé zvodnené horizonty. Celé vrstevné komplexy majú iba puklinovú priepustnosť, pričom sa zvodnené pukliny obmedzujú iba na súvrstvie pieskovcov všeobecne silno rozpukaných;
- rozsah výberovej a tranzitno-akumulačnej oblasti hydrogeologickej štruktúry Nimnica možno plošne vymedziť okolo 150 m širokým pruhom orlovských pieskovcov smeru SZ-JV obmedzených po oboch stranách pruhmi nepriepustných pelitických hornín (slienitých ílovcov nimnického súvrstvia - tzv. sférosideritových vrstiev) a výraznými zlomami (vychádzajúc s interpretácie geologicko-tektonickej stavby a geofyzikálnych meraní);

- v dôsledku takto vymedzenej štruktúry trasa tunela Diel **nezasahuje** do hydrogeologickej štruktúry prírodnej liečivej vody v Nimnici a na základe zosumarizovania poznatkov a výsledkov z prieskumu sa nepredpokladá ovplyvnenie prírodných liečivých zdrojov;
- výsledky modelového riešenia preukázali, že výstavba tunela Diel **nebude mať** výrazný (monitorovaním preukázateľný) vplyv na tektonizovanú zónu a v nej na žriedelné línie prírodnej liečivej vody v kúpeľoch Nimnica a nebude mať ani preukázateľný vplyv na mineralizáciu minerálnych vôd;
- najvýraznejší vplyv na režim minerálnych vôd má prevádzka VD Nosice, najmä režim hydroelektrárne (prietok v starom koryte Váhu a v odpadovom kanále, úroveň vody v zdrži a pod.);
- výstavba tunela **bude mať vplyv** na lokálne studne a pramene v blízkosti samotného tunela v masíve Dielu (prameň na Pechovom laze, kyselky v Nimnici);
- vzhľadom na zloženie svahových sutí (jemnopiesčité, hlinito-ílovité zeminy) sa nepredpokladá výrazný vplyv na vlhkosť pomery pôdnych horizontov a následne na biotu;
- na základe zrealizovaného modelového riešenia je indícia, že je možné zabezpečiť liečivú minerálnu vodu v dostatočnom množstve realizáciou nových záchytných objektov.

Vplyvy na pôdy

Navrhovaná činnosť je situovaná v zastavanom i mimo zastavaného územia obcí. V priebehu výstavby dôjde k dočasným a trvalým záberom pozemkov, ktoré sú vedené ako les (záber bude v minimálnej miere), orná pôda, lúky, záhrady a ostatné plochy. Dočasný záber sa dotkne plôch pre komunikačné plochy, zariadenia staveniska a plôch pre medzidepónie výkopov (nekontaminované zeminy a nepoužité frakcie recyklovaných štrkov), ktoré sa použijú pre stavbu, alebo v ďalšom úseku trate. Predpokladané zábery sú 140 600 m² (variant 1) resp. 65 436 m² (variant 2). Ide o orientačne stanovené zábery. Presnejšie budú zábery určené vo vyšších štádiách projektovej dokumentácie.

Vplyvy na flóru, faunu a vegetáciu

Keďže navrhovaná činnosť je vedená v prevažnej časti v existujúcom koridore železničnej trate, nebude dopad na biotopy z hľadiska ich fyzickej likvidácie zásadného charakteru. Dôjde k likvidácii poľných biotopov v línii trate vedenej ostrovom (medzi Nosickým kanálom a starým Váhom), v dĺžke trate asi 100 m k likvidácii mokradných spoločenstiev, ktoré sú na severnom leme ostrova (genofondová lokalita) pri Váhu, v krátkych úsekoch aj k likvidácii sprievodnej brehovej vegetácie tokov a k likvidácii malých plôch lesnej vegetácie v okolí portálov. Dôjde aj k výrubu kratšej línie rozptýlenej vegetácie pred vstupom do západného portálu tunela Horný Milochoch.

Navrhovaná činnosť (v oboch variantoch) si vyžiada premostenie Nosického kanála, starého koryta Váhu, Nosickej nádrže a ramena Váhu pri Považskej Teplej. V priestore vodných biotopov tak pribudnú bariéry, ktoré budú mať dopad najmä na vodné a pri vode žijúce vtáky. Realizácia stavebných prác s fyzickým zásahom do vodných tokov bude mať dočasný nepriaznivý vplyv na ryby.

S časovým odstupom po ustálení pomerov je možné očakávať obnovenie genofondu a biodiverzity s tým, že čiastočne dôjde k sťaženiu životných podmienok vodných a pri vode žijúcich druhov vtákov kvôli terénnym prekážkam v podobe nových mostov.

Vplyvy na krajinu

Navrhovaná činnosť, vzhľadom na jej charakter a rozsah, na už existujúcu zhodnú činnosť v území nezmení celkový charakter územia a ani využitie krajiny. V miestach, kde navrhovaná železničná trať ostáva vo svojom pôvodnom koridore a len veľmi nevýrazne sa menia oblúky či smerovanie trasy nejestvuje žiaden vplyv na štruktúru a využívanie krajiny. V priestoroch nového trasovania trate, kde trať úplne opúšťa pôvodné teleso a budú vybudované nové stavebné objekty na železničnej trati, je možné hovoriť o ovplyvnení štruktúry krajiny do miery ovplyvnenia pôvodného krajinného obrazu. Skrátением celkovej trasy a prenesením časti trasy do podzemia sa po terénnej a prípadne aj biologickej revitalizácii opustených železničných tratí štruktúra krajiny zlepší, lebo celkovo ubudne technogénnych plôch. To vykompenzuje čiastočný úbytok zelene v dôsledku nutnosti výrubov brehových porastov (BP) pre objekty mostov, nelesnej drevinnej vegetácie (NDV) pre násyp a západný portál tunela Diel, lesnej drevinnej

vegetácie (LDV) pre východný portál tunela Diel a následný násyp a pre násyp a severný portál tunela na k. ú. Horný Milochov (masív Stavná), ako aj segetálnej vegetácie v oblasti južného portálu a následného násypu tunela Stavná. Rozsah výrubov bol posudzovaný vzhľadom na mieru dostupných informácií a najmä vzhľadom na stupeň rozpracovania technickej časti dokumentácie (stavebné objekty). Celkový rozsah predpokladaných výrubov: LDV na LPF (smrekovo-bukové, bukovo-borovicové, bukovo-hrabové, segmentárne breza, jelša, topol biely a pod.) - 1 400 m², výrubu NDV a BP (prevaha náletovej zelene, topol biely, hrab, jelša, jaseň, lipa malolistá, lieska, agát a pod.) – 850 m², výrubu záhradnej zelene, verejnej zelene a zelene sadov - smrek, strieborný smrek, buk, lipa, jablň, čerešňa, višňa, slivka a pod. – 900 m².

Navrhované dielo je značne ovplyvňujúcou technickou inžinierskou stavbou v krajine. Z hľadiska pomeru nového trasovania a trasovania v existujúcom koridore je však nutné konštatovať, že na väčšine dĺžky trasy je železnica v pôvodnom koridore situovaná v krajine už veľmi dlhú dobu a je braná a vnímaná ako prirodzená súčasť urbanizovanej krajiny. Silný dopad na zmenu vizuálneho charakteru krajiny bude mať len nové trasovanie v úseku Nosice - Milochov. Veľkorozponové premostenia, násypy, záseky do svahov, portály tunelov a ďalšie sprievodné technické diela zmenia krajinný obraz prostredia. Ak však dôjde k estetickému, materiálovému a technickému skĺbeniu všetkých faktorov, môže nové inžinierske dielo vhodným spôsobom pozitívne ovplyvniť územie a dať mu nový rozmer najmä z pohľadu vnímania krajiny napr. cestujúcimi, ale i z pohľadu vnímania celkového obrazu krajiny.

Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma

V dotknutom území platí prvý stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Žiadna z navrhovaných trás neprechádza, nedotýka sa a ani neleží v tesnej blízkosti maloplošného chráneného územia, nezasahuje do navrhovaného územia európskeho významu Strážovské vrchy SKÚEV0256 ani do Chráneného vtáčieho územia Strážovské vrchy SKCHVÚ 028.

Vplyvy na územný systém územnej stability

ÚSES tvorí: BC NR Strážovské vrchy Strážovské vrchy, BC R Hradisko, Bukovec, Žiar (bez vplyvu), BC R Klapy (bez vplyvu), **BK NR Váh – staré koryto vrátane VN Nosice**, BK R **Nosický kanál**, BK R **Štrkoviská – rybníky pri Pov. Teplej**, BK R Hričovský kanál (bez vplyvu). Systém ÚSES dopĺňajú genofondové plochy **GNF/HB Váh pod VN Nosice** (ornitologická lokalita), GNF Orlové (reprodukčná lokalita obojživelníkov, bez vplyvu), GNF Staré koryto Váhu (vzácne druhy hlodavcov, bez vplyvu), GNF Pod Kopanicami (reprodukčná lokalita obojživelníkov, bez vplyvu).

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k narušeniu funkcií interakčných línií BK NR Váh – staré koryto vrátane VN Nosice, BK R Nosický kanál, a k oslabeniu ekosystémov BK R Štrkoviská – rybníky pri Považskej Teplej a GNF/HB Váh pod VN Nosice. Vplyvy na migračný potenciál bude mať stavebná činnosť a počas prevádzky najmä bariéry navrhovaných mostných konštrukcií a premávka súprav. Lokálne sa väzby oslabia v dôsledku výrubov brehových porastov, ako aj lesnej a nelesnej drevinnej vegetácie.

Variant č.1 - červený

V prvom úseku vplyvu pri variante č.1 (červený), prechádza navrhovaná trať premostením Nosického kanála (dočasný vplyv na hydrický biotop kanála počas výstavby mostných pilierov) na ostrov medzi kanálom a korytom Váhu. Dôjde tu k prerušeniu línie brehových porastov. Na ostrove budú atakované biotopy sčasti intenzívne a sčasti extenzívne využívané poľnohospodárskej krajiny, ktoré sú menej významné, avšak trať svojou stavebnou povahou (násyp vo výške 5-6 metrov) bude vytvárať silný bariérový efekt v podstate pozdĺž celého ostrova. Pred mostným objektom cez pôvodné koryto Váhu sa trať so svojimi stavebnými objektami (pilieri mosta) dotkne mokradných spoločenstiev severného lemu ostrova a brehových porastov starého koryta Váhu. Vlastná realizácia mostných pilierov v toku Váhu negatívne dočasne ovplyvní tento hydrický biotop. Po prekonaní koryta Váhu prechádza navrhovaná trať cez krátky násyp do portálu tunela Diel. Násyp a tunelový portál bude realizovaný na málo zalesnenej partii juhozápadne orientovaného svahu s prevahou biotopov opustených ovocných sadov a teplomilných lúčnych spoločenstiev. Vplyv je možno v tomto mieste charakterizovať ako trvalý. K odstráneniu vegetačného krytu dôjde na ploche cca 600

m². Celková plocha trvalého záberu pri portáli je cca 400 m². Vyústenie tunela s celkovou dĺžkou 1080 m je pri tomto variante navrhnuté na juhovýchodnom svahu masívu Diel. Portál tunela bude priamym vplyvom na zábery pôdy a odlesnenie v celkovej ploche cca 600 m². Odlesnenie sa dotkne bukovo-hrabového porastu s malým podielom smreka. Cez krátky násyp sa trať dostáva na mostný objekt cez VN Nosice. V tejto etape projektovej prípravy nie je ešte ujasnený presný systém zakladania mostných pilierov v priestore dna VN Nosice, avšak z technicky realizovateľných možností boli posudzované spôsoby zakladania pomocou kesónov, norných stien a aj možnosť bezpilierového veľkorozponového mostu (obmedzený počet pilierov tesne pri brehoch). Napriek tomu, že každé technické riešenie z vyššie uvedených prináša inú mieru zásahu do hydrického biotopu VN Nosice, musí sa počítať so znížením hladiny VN Nosice. **Toto rozhodnutie musí byť v následných stupňoch PD presne koordinované a dohodnuté so všetkými zúčastnenými stranami** (Povodie Váhu, Vodohospodárska výstavba, Západoslovenské elektrárne, MsO SRZ v Púchove a Považskej Bystrici a ďalšími), aby sa vylúčili alebo aspoň minimalizovali negatívne účinky na biotop a jeho spoločenstvá. Po prechode trate cez mostný objekt sa trať dostáva do priestoru Dolného Milochova a po modernizovanom lôžku v pôvodnom trasovaní prechádza k zaústeniu do tunelového portálu pod masívom Stavná. Predpokladaný vplyv pri realizácii výstavby severného tunelového portálu je zhodný s predchádzajúcimi portálmi. Výruby postihnú plochu cca 900 m² budovanú bukovo-borovicovým lesom s podielom brezy a jelše. V okolí južného portálu a násypu, ktorým sa trať napája na pôvodnú trasu železničnej trate, výruby zasiahnu záhrady a sady v sídelnej štruktúre na výmere cca 600 m².

Variant č.2 (zelený)

Zelený variant má zhodné pôsobenie a strety s nosnými prvkami ÚSES s variantom č. 1 (červeným). Rozdiel je v prvej časti trasovania od výjazdu zo žst. Púchov. Trasa vedie po jestvujúcom koridore pôvodného trasovania a odpája sa v zastavanom území obce Nosice. Nosický kanál, násypová hrádza a koryto Váhu prekonáva jedným spojitým mostným objektom (celková dĺžka 1120 m). Prerúšením kontinuity budú postihnuté brehové porasty Nosického kanála i Váhu a aj mokradné spoločenstvá severného lemu ostrova, ktorý sem takisto zasahuje. Rozdiel je i v dĺžke tunela pod masívom Diel, v polohe zaústenia a vyústenia tunelových portálov a v dĺžke mostného objektu cez VN Nosice. Vplyvy v oblasti portálov sú však totožné. Rovnaké sú aj vplyvy v oblasti premostenia VN Nosice.

Celá plocha Nosickej priehrady a jej brehových partí, ako i mokrade pod priehradným múrom VN Nosice sú zahrnuté do navrhovaných lokalít podľa Ramsarskej konvencie, ako regionálne významná mokradná lokalita (nie sú však uvedené v zozname chránených lokalít podľa Ramsarskej konvencie, ako regionálne významná mokradná lokalita (nie sú však uvedené v zozname chránených lokalít podľa Ramsarskej dohody).

Pri realizácii navrhovanej činnosti vzniknú bariéry v línii významného migračného ťahu vážskeho severo-južného koridoru na dvoch lokalitách: pod priehradným múrom VN Nosice pri mostnom objekte cez Váh z ostrova na nimnickú stranu (variant č. 1 (červený) resp. pri mohutnom spojitom moste vo variante č. 2 (zelený), a potom pri premostení VN Nosice.

Premostenia pod priehradným múrom VN Nosice vytvárajú náletovú bariéru pri pristávaní a vzlietavani vtáctva na a z ostrova ako dôležitej ornitologickej lokality a migračnej zastávky vtáctva (najmä vodného). V následných stupňoch dokumentácie sa odporúča riešiť mostné objekty, tak aby sa centrálna časť koridoru zachovala ako znížená časť konštrukcie, čo predpokladá použitie skôr zavesených konštrukcií mostovky, bez vzopätia stredových oblúkov, ktoré sú typické pre súčasné železničné mosty oceľovej konštrukcie. Týmto by sa znížilo riziko kolízií. Nutné sú i ďalšie opatrenia, najmä pri variante č. 1 (červený) sa odporúča riešiť pozdĺž celého násypu železničnej trate na ostrove výsadbu vyššej blokovej zelene z druhov potenciálnej vegetácie, ktorá by blokovala nízky prelet nad traťou a eliminovala by účinky stretu s prechádzajúcim vlakom a najmä tlakovou vlnou vznikajúcou pri prejazde súprav. Ďalšími opatreniami budú večerné osvetlenie a osvetlenie pri hmle. Ako ďalšie riešenie sa môže uplatniť systém dynamických plašičov (reflexné kmitajúce tabulky) a ako medzné opatrenie je možné použiť akustické ultrazvukové plašiče, ktorých účinkov však u nás a ani vo svete nie je dostatočne preskúmaný a môže byť aj kontraproduktívny.

Premostenie VN Nosice je pri oboch posudzovaných variantoch značnou prekážkou najmä pri pristávaní na otvorenej vodnej ploche Nosickej priehrady. V následných stupňoch dokumentácie sa odporúča riešiť elimináciu tohoto bariérového efektu podobne ako v predchádzajúcom prípade vlastnou konštrukciou mostu, tak aby sa minimálne výškovo narušil stredový koridor a podobné bude i použitie ďalších opatrení na zníženie negatívnych vplyvov na migračnú cestu.

Vplyvy na BK R Štrkoviská – rybníky pri Považskej Teplej

V spoločnom úseku dôjde ku križovaniu BK R Štrkoviská – rybníky pri Považskej Teplej, čo značne negatívne ovplyvní koridorovú povahu priestoru, ktorý dosahuje hodnotu lokálneho biocentra. Lokalita je v súčasnosti využívaná ako lovný revír MsO SRZ Považská Bystrica (revír č.3-5590-1-1 VN Považská Teplá). Svojou povahou a ekologickou stabilitou (najmä starostlivosťou, permanentným čistením a dobrou organizáciou činnosti zo strany MsO SRZ) je výrazným ekostabilizačným prvkom v území a plní aj funkciu oddychu, rekreácie a športového rybolovu. Plánovaná trasa pretne okrajovo plošne najväčší rybník (vodnú plochu), avšak plánované prekonanie bude realizované mostným objektom, čím sa tento stret čiastočne eliminuje. Plánované revitalizačné úpravy musia zabezpečiť kvalitu a stabilitu ekosystémov v tejto lokalite. Navrhnuté sú premostenia a obnovenie prepojení jednotlivých nádrží. Ani tento stret nemožno považovať za trvalý.

Vplyvy na GNF/HB Váh pod VN Nosice

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde ku kontaktu s významnou ornitologickou lokalitou Ostrov na ľavom brehu starého koryta Váhu, kde okrem zaujímavých mokradných partii sa nachádza hniezdisko vtáctva a migračná zastávka vtáctva. Z migrantov najmä hus divá *Anser anser*, potápnica severská *Gavia arctica*, potápnica chochlatá *Podiceps cristatus*, Chochlačka sivá *Aythya ferina*, bocian biely *Ciconia ciconia* a ďalšie. Z hniezdičov najmä kačica divá *Anas platyrhynchos*, čajka sivá *Larus fuscus*, labuť hrubozobá *Cygnus olor* a mnoho iných.

Významným biotopom a ekostabilizačným prvkom ornitologickej lokality Ostrov sú brehové porasty pod priehradným múrom VN Nosice. Najväčšie vplyvy na brehové porasty sa očakávajú počas realizácie navrhovanej činnosti, najmä pri zakladaní pilierov mostných objektov pri variante č. 1 a 2. V následných projektových stupňoch sa odporúča riešiť konštrukcie mostov s minimalizáciou počtu pilierov a pilierových pätičiek. Polohu pilierov je potrebné prispôbiť v maximálne možnej miere jestvujúcim pásom brehovej vegetácie. Pri narušení vegetácie sa revitalizačnými opatreniami odporúča obnoviť výsadbou pôvodný resp. potenciálne pôvodný vegetačný kryt tak, aby dopady na celý lokálny ekosystém, najmä na súbor zoocenóz obývajúcich toto prostredie, a širšie ekologické väzby bol čo najmenší.

Vplyvy na urbánny komplex a využitie územia

Významné vplyvy navrhovanej činnosti na osídlenie spočívajú v narušení pohody a kvality života človeka najmä v dôsledku hluku z prevádzky železničnej trate v novonavrhovaných úsekoch železničnej trate. Naopak v prípade úsekov, ktoré sú spoločné, a ktoré sú v súčasnosti prevádzkované, dôjde v dôsledku modernizácie trate a použitia najnovších technológií k odľahčeniu hlukovej záťaže v porovnaní so súčasným stavom. Na dosiahnutie hygienických limitov bude potrebné vybudovať protihlukové steny najmä v obciach:

Nosice – v prípade variantu č. 2

Nimnica – v prípade variantu č. 2

Horný Milochov – spoločný úsek

Dá sa predpokladať, že v súvislosti s investíciou vznikne požiadavka na vybudovanie protihlukových stien aj v úsekoch ďalších kontaktných obcí Považská Bystrica (Orlové, Strojárska štvrť, sídlisko Stred, ISV Moyzesova ulica), Považská Teplá, Plevník - Drienové.

Ďalším významným vplyvom bude nutnosť asanácie niektorých existujúcich objektov v zastavanom území dotknutých obcí a miest. Asanácie sa dotknú najmä obcí, ktoré sa dostanú do kontaktu s navrhovanými novými úsekmi železničnej trate a to:

Nosice – pri variante č. 2 (zelený) a subvariant modrozelený (asanácia 9 RD)

Nimnica – pri variante č. 1 (asanácia dvoch 6-bytových BD a 2 RD) najmä pri variante č. 2 (zelenom) (asanácia dvoch 6-bytových BD a 4 RD)

Horný Milochov – spoločný úsek (asanácia 5 RD)

Považská Teplá – spoločný úsek (asanácia pôvodného objektu železničnej zastávky)

Z primárneho a terciárneho sektora dôjde k najvýznamnejším vplyvom v oblasti rybného hospodárstva. Rybné hospodárstvo, organizácia športového rybárstva, štruktúra a bohatosť rybolovných a chovných revírov predstavuje v dotknutom území významnú zložku antropogénnej činnosti človeka s tesnou väzbou na prírodné prostredie, vodné toky a plochy. V riešenom území obhospodarujú lovné a chovné revíry a organizujú rybársku činnosť dve miestne základné organizácie Slovenského rybárskeho zväzu, a to MsO SRZ Púchov a MsO SRZ Považská Bystrica, hospodáriace na nasledujúcich revíroch: Revíry MsO SRZ Púchov a Revíry MsO SRZ Považská Bystrica. Počas realizácie navrhovanej činnosti dôjde v niekoľkých prípadoch k vážnym ovplyvneniam prípadne dočasným obmedzeniam najmä rybolovných revírov. Najväznejšie ovplyvnenie sa bude časovo obmedzovať na dobu výstavby navrhovaného diela, pričom najzásadnejšie bude zníženie hladiny VN Nosice, krátkodobé zníženie prietoku Nosického kanála a pôvodného toku Váhu a zrejme nutné dočasné vypustenie jedného rybníka v sústave VN Považská Teplá. Všetky zásahy do týchto lovných prípadne chovných revírov je nutné presne koordinovať s obhospodarovateľmi revírov, ako i s ďalšími dotknutými orgánmi a inštitúciami (Povodie Váhu, ZSE, a.s., ŠOPaK a pod.).

Z hľadiska vplyvov na kultúrne, historické pamiatky a archeologické lokality navrhovaná činnosť neovplyvní žiadny objekt, zónu prípadne priestor kultúrne alebo historicky chránený. Je však nutné v následných stupňoch projektovej prípravy, vzhľadom na značnú bohatosť osídlenia širšieho okolia podloženú nálezmi z rôznych období, počítat s možnosťou odhalenia nových archeologických lokalít (nálezov) a postupovať podľa platnej legislatívy o ochrane pamiatok.

Iné vplyvy, ako sú vplyvy na poľnohospodársku výrobu, vplyvy na priemyselnú výrobu, vplyvy na dopravu, vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch, sú v porovnaní s vplyvmi podrobne rozoberanými vyššie nepatrné, resp. bez vplyvu, prípadne sa jedná o pozitívne vplyvy.

Vplyvy na infraštruktúru

Vzhľadom k tomu, že železničná trať je v území dlhodobo stabilizovaná, sú miesta križení s technickou infraštruktúrou primerane zabezpečené. Modernizáciou vynútené zmeny – úpravy trate si nevyžadujú zásadné preložky vodovodov, kanalizácií, plynovodov a silnoprúdových vedení. Neporovnateľne väčším zásahom sú vlastné činnosti v rámci modernizácie železničnej trate: realizácia nových zariadení energetiky a elektrotechniky (EE), telekomunikačnej a zabezpečovacej techniky (TZT).

Prijateľnosť činnosti pre obce

Z doterajšieho procesu posúdenia navrhovanej činnosti vyplýva, že stavba je pre dotknuté obce prijateľná. Dotknuté obce sú jednoznačne za variant č. 1 (červený) – za tento návrh sa vyslovili obce Púchov, Považská Bystrica, Plevník - Drienové, a s podmienkami tento súhlas vyjadrila aj obec Nimnica. Obec Udiča nedala vyjadrenie s preferenciou niektorého variantu. Z pohľadu obcí nie je vhodný varianty č. 2 (zelený), ani subvariant modrozelený. Nulový variant bol tiež obcami jednoznačne odmietnutý.

Trenčiansky samosprávny kraj takisto odporúča z navrhovaných variantov variant č. 1 (červený). Zároveň podporuje stanovisko obce Nimnica (č. OcÚ/407/05 zo dňa 3. 11. 2005), ktorá v zastúpení svojich občanov požaduje kompenzácie za všetky ujmy, ktoré vzniknú výstavbou trate a tunela.

Navrhovaná trasa je situovaná v súlade so Zmenami a doplnkami ÚPN VÚC Trenčiansky kraj a takisto je v súlade so schválenou záväznou časťou Zmien a doplnkov územného plánu veľkého územného celku Trenčianskeho kraja č.1/2004, ktorá bola vyhlásená VZN č. 7/2004 a schválená zastupiteľstvom Trenčianskeho samosprávneho kraja dňa 23. 6. 2004.

Citlivou oblasťou v interakcii výstavby líniových stavieb s obyvateľstvom sú majetkové ujmy. Zmiernenie tohto vplyvu je možné jedine adekvátnou kompenzáciou strát, zodpovedajúcou požiadavkám dotknutého obyvateľstva. Tieto opatrenia sú viazané na k. ú. Nosice, obec Nimnica a k. ú. Horný Milochovo, kde dochádza k novému trasovaniu železničnej trate. Výstavba nových domov ako náhrada za odstránenie stavieb, ktoré sú prekážkou, prípadne sú silne atakované vplyvmi železnice, bude prejednaná s každým vlastníkom individuálne v ďalších stupňoch projektovej prípravy. V rámci individuálneho prístupu zamerať sa najmä na riešenie požiadavky p. Jána Bomberoviča (ul. M.R. Štefánika 149/31 Považská Bystrica) ohľadom situovania účelovej komunikácie pre vstup na pozemky v rekreačnej zóne navrhovanej cez jeho pozemok. V prípade Nimnice v záujme zachovania odstupovej vzdialenosti trate (75 m) pri západnom

portáli tunela Diel riešiť náhradné bývanie za asanáciu dvoch 6-bytových domov a 2 rodinných domov na južnom okraji obce Nimnica (požadujú náhradu v obci Nimnica, alebo blízkom okolí mesta Púchov). Prípadne po dohode s dotknutými vlastníkmi obytných objektov riešiť hluk a vibrácie stavebno-technickými opatreniami (betónové steny, betónové steny so vzduchovou medzerou a ryhy vyplnené materiálom s inými materiálovými vlastnosťami). Opatrenia je potrebné doplniť výsadbou vegetačnej bariéry medzi traťou a okrajom obytného územia Nimnice.

Samostatnou problematikou je vplyv hluku zo železničnej dopravy. Za účelom návrhu protihlukových opatrení a zistenia ich predpokladaného vplyvu bola modelovým výpočtom simulovaná hluková záťaž zo železničnej dopravy na charakteristických úsekoch modernizovanej železničnej trate medzi Púchovom a Milochovom s uvažovanou protihlukovou stenou. Hodnotená bola rovná protihluková stena z odrazivého materiálu. Návrh protihlukových opatrení vychádza z porovnania priemetu príslušnej vzdialenosti požadovanej nočnej izofóny na mape s lokalizáciou chránených objektov. Protihlukové steny sú uvažované v rovnom tvare a musia mať potrebnú výšku. Diskutovanou témou je lokalizácia protihlukových stien v priestore železničných staníc. V prípade stanice v Považskej Bystrici sa však ochrana časti Orlové javí ako nevyhnutná. Ide o zabránenie prieniku hluku, ktorý sa odráža na hladine Váhu a atakuje obec.

Zhodnotenie písomných stanovísk:

Žiadny subjekt procesu posudzovania nedal zamietavé stanovisko k navrhovanej činnosti. Požiadavky boli technického charakteru, ktoré je možné riešiť príslušnými opatreniami.

V. Z Á V E R Y

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania, vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväzil stav územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jej pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania dokumentácie, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlость do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov TN/ŽA“ za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode V. 3. tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese hodnotenia vplyvov je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

Na základe výsledkov procesu posudzovania sa na realizáciu odporúča ako najvhodnejší **variant č. 1 (červený)**, posudzovaný v správe o hodnotení.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy výstavby a realizácie činnosti

Územnoplánovacie opatrenia

Na území jednotlivých miest a obcí je potrebné vykonať nasledovné územnoplánovacie opatrenia:

Púchov

V súčasnosti mesto Púchov pripravuje novú záväznú územno-plánovaciu dokumentáciu, ktorá je v etape schváleného zadania a prípravy variantného konceptu riešenia. Mestom odporúčaný variant č. 1 (červený), prechádza záplavovým územím ostrova medzi Nosickým kanálom a starým Váhom, ktoré je zatiaľ funkčne neurčené. Preto je potrebné spracovať podrobnú

urbanistickú štúdiu na úrovni zóny, do ktorej sa zapracuje variant železničnej trate odporúčaný procesom posúdenia vplyvov na životné prostredie s vymedzením regulatívov, a ktorá bude zapracovaná do záväznej dokumentácie. Tým sa zabezpečí súlad ÚPD s navrhovanou činnosťou. V regulatívoch je potrebné určiť naväzujúce investície trate ako prístupové komunikácie, protihlukové bariéry, zabezpečenie migračných väzieb (pre zver), napojenie na pešiu lávku do Nimnice resp. celkové budúce využitie ostrova. Podklady by mali byť vypracované v spolupráci s projektantom a miestne príslušnou organizáciou ŠOP.

Nimnica

Po ukončení procesu posudzovania, prípadne po vyhotovení DÚR pre modernizáciu železničnej trate v predmetnom úseku, sa odporúčaný, resp. už rozpracovaný variant zapracuje do ÚPD. Jeho súčasťou by mala byť stavebno-technická obnova charakteru vnútorného a vonkajšieho kúpeľného územia, tzn. chodníky zdravia, napojenie trasy cyklotriálu, prepojenie chodníkov s cestnou komunikáciou a s novovybudovanou železničnou stanicou na ostrove medzi kanálom a starým korytom Váhu.

Udiča

Vzhľadom k tomu, že variant č. 1 (červený) sa k. ú. Udiča dotýka len mostnými piliermi na pravej strane Nosickej priehrady a zelený variant č. 2 má na k. ú. Udiča vyústenie z tunela, teda samostatný tunelový portál a ďalej už tiež len piliere na pravej strane Nosickej priehrady, vplyv na obec je nulový. Nie je nevyhnutnou podmienkou, aby sa aktualizoval územný plán obce len v dôsledku tak zanedbateľného zásahu a minimálneho vplyvu na k. ú. obce. Bude postačujúce, ak sa priebeh zvoleného variantu premietne do najbližšej aktualizácie ÚPN – obce.

Považská Bystrica

Celé územie mesta Považská Bystrica, vrátane jeho okrajových miestnych častí Milochovej a Považská Teplá, je v súčasnosti riešené v rámci územného plánu mesta (etapa prác – koncept riešenia), v ktorom už je premietnutá modernizácia železničnej trate. Ďalšie opatrenia nie sú potrebné, ale nevyučuje sa napríklad vyhotoviť územný plán rekreačnej zóny Rybníky v priestore Považskej Teplej, v ktorom by sa rešpektoval naprojektovaný stav, ktorý nastane po zrealizovaní nového telesa železničnej trate a premostenia rybníkov.

Plevník - Drienové

Modernizácia železničnej trate na k.ú Plevník – Drienové si nevyžaduje územnoplánovacie opatrenia. Nadjazd poľnej cesty je presunutý do novej polohy, ktorá bola konzultovaná na obecnom úrade a tým sa vyriešili sťažnosti občanov z miestnej časti obce, v ktorej bol nadjazd umiestnený v predchádzajúcej etape prác – v zámere. Samotný nadjazd je projektovo aj realizačne súčasťou modernizačných prác ako stavebný objekt a nevyžaduje si osobitné povolenia.

Technické a technologické opatrenia

1. Mostné konštrukcie projektovať s ohľadom na čo najmenšiu hmotu bez vzopätia stredových oblúkov, ktoré sú typické pre súčasné železničné mosty oceľovej konštrukcie, aby sa znížilo riziko fyzického kontaktu telesa nad vodou s prelietávajúcimi vtákmi.
2. V oblasti ľavobrežných porastov starého Váhu pod priehradným telesom VN Nosice zaviazat' konštrukcie mosta do brehu takou konštrukciou, ktorá bude mať najmenšie nároky na výrub sprievodnej drevinnej vegetácie. Premostenia musia spĺňať podmienky pre budúcu vodnú dopravu.
3. Spolupracovať pri vypracovávaní vyšších úrovní technického projektu s CHKO Strážovské vrchy pri technickom riešení objektov mostov a pilierov z hľadiska migračných väzieb a zásahov do brehových porastov.
4. Ďalšie stupne PD koordinovať s orgánmi ochrany prírody, Povodím Váhu a IKŽ pri stanovení režimu zníženia hladiny VN Nosice a toku Váhu počas výstavby s nadväznosťou na inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum.
5. Recyklovať kamenivo, zemínu a hmoty opustených železničných násypov podľa príslušných predpisov v oblasti odpadového hospodárstva a na základe laboratórnych fyzikálno-chemických rozborov a podľa určenia tried nebezpečnosti.

6. Vo vyšších štádiách rozpracovanosti sa zaoberať s realizáciou bezbariérových podchodov, resp. nadchodov a realizáciou bezbariérového mimoúrovňového prístupu k zastávke Považská Teplá. Samostatnou časťou by mal byť návrh nového funkčného využitia plôch vzniknutých zrušením úsekov železničnej trate (napr. na pešie komunikácie, cyklotrasy, prepojenie Milochova s Nasicami a pod.) prípadne v kooperácii s Plánom biologickej revitalizácie.
7. V nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie parametre stavby zosúladiť s požiadavkami rozhodnutia Štátnej leteckej inšpekcie č. 1-66190 zo dňa 28. 11. 1990 o ochranných pásmach letiska Žilina.
8. Počas realizácie navrhovanej činnosti zabezpečiť také technické a technologické opatrenia, aby nevzniklo nebezpečenstvo ohrozenia života a zdravia obyvateľstva a samotných pracovníkov a aby nedošlo k znečisteniu životného prostredia.
9. Prechody cez železničnú trať počas výstavby zachovať, resp. vybudovať provizórne tak, aby bol zabezpečený bezpečný prechod cez železničnú trať. Prístupy na stavenisko riadne označiť.
10. Počas výstavby bude musieť byť z dôvodu zachovania prevádzky na železnici prevádzkovaná minimálne jedna koľaj v medzistaničných úsekoch, v železničných staniaciach bude v prevádzke (navrhnuté na základe dopravnej technológie) skupina koľají, ktorá bude zabezpečovať vyhýbanie, resp. predbiehanie vlakov. Rýchlosť vlakov bude počas výstavby obmedzená na rýchlosť do 50 km/hod. Technické a technologické opatrenia počas výstavby bude navrhovať zhotoviteľ stavby a to s ohľadom na zvolenú technológiu a postup realizácie stavby.
11. Realizovať podrobný geologický prieskum územia (pred výstavbou).
12. Realizovať stabilizačné opatrenia v úsekoch ohrozených svahovými pohybmi, s málo únosným podložím (počas výstavby).
13. Dodržiavať technologické postupy (počas výstavby).
14. Chrániť citlivé horniny pred vysychaním a premrzaním (počas výstavby).
15. Realizovať opatrenia na zabránenie rozvoja erózie a abrázie (počas výstavby).
16. Zabezpečiť vhodné miesta pre deponovanie vyťaženého materiálu, resp. jeho ďalšie využitie.
17. Riešiť ochranu zárezových a násypových svahov, použiť vhodné materiály do násypov.
18. Zabezpečiť sanáciu zosuvných území a zárezov v dotknutom území stav a ich stabilizáciu a odvodnenie.
19. Zabezpečiť geotechnické stabilizačné opatrenia v priortálových úsekoch tunela.
20. Zabezpečiť stabilitu výrubu vo zvetraných a rozvoľnených, tektonicky porušených úsekoch tunela, zabezpečiť ich odvodnenie.
21. Stabilizovať neúnosné zeminy v podloží násypu a pri plošnom zakladaní menších mostných objektov.
22. Odstrániť prípadné antropogénne navážky z podložia.
23. Realizovať účelový hydrogeologický prieskum tektonizovanej zóny a identifikovaných žriedlových línií v okolí kúpeľov Nimnica.
24. Realizovať monitorovacie vrty v predpokladaných miestach výskytu minerálnych vôd a vo vhodných miestach v blízkosti tunelovej rúry.
25. Vykonávať hydrogeologický monitoring počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti, dodržiavať technologické postupy prác.

26. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti dodržiavať obmedzenia platné pre ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov I. stupňa (§ 50 ods. 17 písm. a) zákona č. 538/2005 Z. z.) a II. stupňa (§ 50 ods. 17 písm. b) citovaného zákona).
27. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie vypracovať havarijný plán podľa vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorým sa stanovujú preventívne opatrenia a postup v prípade havárií a porúch s dôrazom na prevenciu a sanáciu ropného znečistenia.
28. Pre obdobie výstavby vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác podľa zákona č. 666/2004 Z. z. o ochrane pred povodňami a vyhlášky MŽP SR č. 384/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov, o ich schvaľovaní a aktualizácii, ak ide o stavbu realizovanú na toku, alebo v inundačnom území vodného toku.
29. Predložiť návrh minimalizovania ohrozenia podzemných a povrchových vôd na OÚ ŽP v Považskej Bystrici a na MZ IKŽ v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
30. V ďalšom stupni PD je potrebné, aby boli návrh výšky nivelety koľají, ako aj samostatne železničné teleso (v miestach a na styku inundačných území a na križovaní s vodnými tokmi) bolo spresnené na základe hydrotechnických výpočtov a zohľadňovalo prietoky Q_{100} (podľa STN) vodných tokov v správe SVP, š. p., resp. ďalšie požiadavky kladené v dotyku s trasou diaľnice D1. Pritom dotyk navrhovanej trasy je potrebné konzultovať so ŠPS Bratislava, ktorá je gestorom akcie splavnenie Váhu (Vážska vodná cesta).
31. Križovanie vodných tokov s trasou modernizovanej trate SVP riešiť podľa platných STN a na základe údajov SHMÚ Bratislava. Ďalšie stupne PD prejednať s investorom diaľnice NDS Bratislava.
32. Riešiť osobitne s obyvateľmi troch rodinných domov v Považskej Teplej pri železničnej stanici vplyv navrhovanej činnosti na ich studne na pitnú a úžitkovú vodu. V prípade ohrozenia riešiť ich náhradu.
33. V spolupráci s miestne príslušnou organizáciou ŠOP zahájiť terénne biologické prieskumy s dôrazom na mokradné spoločenstvá, významnú brehovú vegetáciu tokov resp. hydrické biotopy všeobecne (rastlinné a živočíšne druhy). Zo živočíchov sledovať najmä skupina vtákov (kvantitatívne a kvalitatívne, charakter výskytu), rýb a prípadne aj obojživelníkov a plazov. Kritickými lokalitami sú premostenie Nosického kanála, ostrov medzi Nosickým kanálom a starým Váhom, najmä jeho juhovýchodný cíp v blízkosti premostenia starého Váhu spolu so sprievodnou vegetáciou ľavého brehu Váhu (hniezdny biotop s kvalitnou mimolesnou zeleňou), štrkoviská – rybníky pri Považskej Teplej a dotknutý úsek NR BK Váhu ako celok.
34. Na základe predbežných výsledkov biologického prieskumu vypracovať „Plán biologickej revitalizácie opustených tratí“, miest, ktoré si vyžadujú výrub (brehové porasty), miest budovania portálov a súvisiacich násypov a prímestskej rekreačnej zóny v lokalite Považská Teplá – Rybníky. Projekt by mal samostatne riešiť vegetačné osídlenie okolia železničnej trate cez ostrov medzi Nosickým kanálom a starým Váhom plánované pre elimináciu stretov vtákov s trakciou a s úpravami vlakov.
35. Súčasťou návrhu vegetačného osídlenia okolia trate na ostrove by mali byť aj prídavné opatrenia, napr.: osvetlenie trate v tme a hmle, dynamické plašiče (reflexné kmitajúce tabulky).
36. Vo všetkých prípadoch náhradnej a kompenzačnej výsadby, ktorej účelom bude stabilizovať a kvalitatívne podporiť dotknuté ekosystémy, treba uvažovať so stanovištne pôvodnými druhmi potenciálnej vegetácie na základe určenia biológa príslušnej špecializácie.
37. Rozhodnutie o zásahu do hydrického biokoridoru pri zakladaní mostov musí byť v následných stupňoch PD presne koordinované a dohodnuté so všetkými zúčastnenými stranami (Povodie Váhu, Vodohospodárska výstavba, Západoslovenské elektrárne, MsO

SRZ v Púchove a Považskej Bystrici a ďalšími), aby sa vylúčili alebo aspoň minimalizovali negatívne účinky na biotop a jeho spoločenstvá.

38. V následných stupňoch dokumentácie sa odporúča riešiť mostné objekty, tak aby sa centrálna časť koridoru zachovala ako znížená časť konštrukcie, čo predpokladá použitie skôr zavesených konštrukcií mostovky, bez vzopätia stredových oblúkov, ktoré sú typické pre súčasné železničné mosty ocelevej konštrukcie. Týmto by sa znížilo riziko kolízií s vtákmi.
39. Všetky zásahy do rybných lovných, prípadne chovných revírov je nutné presne koordinovať s obhospodarovateľmi revírov, ako i s ďalšími dotknutými orgánmi a inštitúciami (Povodie Váhu, ZSE, a.s., ŠOPaK a pod.).
40. Realizovať nasledovné protihlukové steny variantu č. 1:

Staničenie km	Strana	Stena v návrhovom roku		
		výška (m)	dĺžka (m)	materiál
159,100 ZU – 160,100	vľavo	1,50	900	odrazivý-most, pohltivý-mimo mosta
160,500 – 162,000	vpravo	1,5/2,0	1500	odrazivý-most, pohltivý-mimo mosta
161,600 – 162,000	vľavo	2,5/3,0	400	odrazivý-most, pohltivý-mimo mosta
163,050 – 163,650	vpravo	2,0	600	odrazivý-most,
167,750 – 169,850	vľavo	2,0	2100	pohltivý
169,500 – 171,250	vpravo	2,5	1750	pohltivý
173,250 – 175,200	vpravo	2,0/3,0	1950	pohltivý
176,200 – 178,300	vpravo	2,5/2,0	2100	pohltivý
179,200 – 181,050	vpravo	2,5/3,0	1850	pohltivý
181,200 – 183,450	vľavo	3,0	2250	pohltivý
Dĺžka stien spolu			15400	

41. Pri aktualizácii akustických pomerov, resp. pri projektovaní zaoberať sa bližšie aj možnosťami sekundárnych akustických opatrení (výmena okien a pod.).
42. V obci Nimnica eliminovať hlučnosť formou vybudovania vibroizolácií ako sú betónové steny a iné odhlučňujúce prostriedky.
43. Pred začatím projekčných prác na ďalšom stupni projektovej dokumentácie vypracovať podrobnú vibroakustickú štúdiu pre vybraný variant, ktorá bude obsahovať analytickú hlukovú mapu ekvivalentných hladín hluku podľa jednotlivých území obcí a miest k súčasnému stavu a po modernizácii železničnej trate. Štúdia by mala ďalej obsahovať presný návrh aplikácie (umiestnenia) akustických clôn v súbehu so železničnou traťou. Táto aplikácia by mala byť doložená a potvrdená aj v hlukových mapách. Po podrobnejšom zameraní trate a vyhotovení aktuálnej hlukovej štúdie doplniť ďalšie nutné protihlukové steny.
44. V obci Plevník – Drieňové uvažovať s rekultiváciou opusteného koridoru železnice v kilometri 175,500 - 176,400 a riešiť dopady na novovzniknuté jazero po ťažbe štrkopieskov pre D1 v km 176,100 až 176,500 a vplyvy na reliéf a vplyvy na stabilitu násypu trate, ako aj znečistenie povrchových vôd vodou stekajúcou z trate.
45. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie riešiť umiestnenie zariadení stavenísk, prístupových komunikácií a depónií tak, aby sa našlo vhodné určenie ich polohy

neovplyvňujúce hlučnosťou a prašnosťou nielen prevádzku prírodných liečebných kúpeľov Nimnica.

46. V obci Nimnica, ale aj v ďalších dotknutých obciach ktorými budú trasované prístupové cesty, riešiť stavebný režim tak, aby sídla boli v čo najnižšej miere obťažované ruchom z premávky stavebných mechanizmov. Po ukončení stavby je v prípade poškodenia miestnych komunikácií potrebné uskutočniť ich rekonštrukciu.
47. Riešiť požiadavku obce Nimnica, ktorá požaduje dostačujúce kompenzácie pre vybudovanie oddychovej zóny za tunelom smerom ku kúpeľom Nimnica a vybudovanie oddychovej (parkovej) zóny pri samotnej južnej časti obce, kde najviac výstavba tunela negatívne ovplyvní vzhľad obce.
48. V oblasti lokality Štrkoviská – Rybníky sa premostenie dotkne hlavnej vodnej plochy. Ako kompenzácia by bola vhodná realizácia opätovného prepojenia jednotlivých vodných plôch rybolovného revíru.
49. V spolupráci s obcou Plevník - Drienové riešiť využitie jestvujúcej železničnej zastávky po rekonštrukcii.
50. Zabezpečiť, aby v obci Plevník – Drieňové bol podchod k železničnej zástavke dimenzovaný pre peších chodcov - šírka 1,5 m a schody. Pre malotraktory urobiť prechod bez schodov na šírku 2,5 m.
51. Revitalizovať prímestskú rekreačnú zónu v lokalite Považská Teplá - Rybníky z dôvodu výrazného negatívneho vplyvu železnice na využívanie rekreačnej zóny.
52. Rešpektovať počas výstavby a prevádzky prímestskú rekreačnú zónu Vrbie, v Považskej Bystrici.
53. Variant č.1 (červený) si vyžiada asanácie objektov v Nimnici (dvoch 6-bytových BD a 2 RD), v Hornom Milochove (5 RD) a v Považskej Teplej (pôvodného objektu železničnej zastávky). Za stavbou postihnuté obytné jednotky poskytnúť adekvátnu náhradu.
54. V rámci individuálneho prístupu zamerať sa najmä na riešenie požiadavky p. Jána Bomberoviča (ul. M.R. Štefánika 149/31 Považská Bystrica) ohľadom situovania účelovej komunikácie pre vstup na pozemky v rekreačnej zóne navrhovanej cez jeho pozemok.
55. V ďalšej PD riešiť požiadavku Kúpeľov Nimnica, a. s., ktoré požadujú vybudovať nové monitorovacie vrty v predpokladaných miestach výskytu minerálnych vôd a vo vhodných miestach v blízkosti tunelovej rúry, realizovať účelový hydrogeologický prieskum tektonizovanej zóny a identifikovaných žriedlových línií, doriešiť systém splaškovej kanalizácie vzhľadom k existujúcej ČOV, a po terénnych úpravách obnoviť charakter vnútorného a vonkajšieho kúpeľného územia, tzn. chodníky zdravia, napojenie trasy cyklotriálu, prepojenie chodníkov s cestnou komunikáciou a s novovybudovanou železničnou stanicou na ostrove medzi kanálom a starým korytom Váhu.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko vypracovalo Ministerstvo životného prostredia SR podľa § 20 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. v spolupráci s MDPT SR.

K navrhovanej činnosti zaslali stanoviská všetky zainteresované subjekty. Stanoviská samosprávy (obce Považská Bystrica, Púchov, Nimnica (súhlas s podmienkami) jednoznačne preferujú variant č. 1 (červený).

Ani v ostatných stanoviskách (vrátane obce Udiča a Plevník - Drienové), kde nebola preferencia variantu č. 1 explicitne uvedená, nie sú uvedené vyjadrenia proti tomuto variantu resp. proti realizácii modernizácie železničnej trate v úseku Púchov – hranica krajov TN/ŽA.

Z pohľadu obcí nie je vhodný varianty č. 2 (zelený), ani subvariant modrozelený. Nulový variant bol tiež obcami jednoznačne odmietnutý.

Trenčiansky samosprávny kraj takisto odporúča z navrhovaných variantov variant č.1 (červený). Navrhovaná trasa je situovaná v súlade so Zmenami a doplnkami ÚPN VÚC

Trenčiansky kraj. Toto stanovisko podporilo aj Ministerstvo zdravotníctva SR – Inšpektorát kúpeľov a žriediel.

Vzhľadom na závery správy o hodnotení a posudku na správu, ktorý zdôraznil význam kritérií vplyvov na životné podmienky občanov, horninové prostredie, ochranu podzemných vôd a prírodných liečivých vôd, protihlukové opatrenia a ochranu bioty (vrátane ďalších nutných terénnych prieskumov), bol v záverečnom stanovisku navrhnutý na realizáciu variant č.1 (červený), ktorý bol vyhodnotený ako celkovo najvhodnejší. Jeho prednosťou pred ostatnými návrhmi je významne prevažujúci súhlas zainteresovaných strán na jeho realizácii, ktorý potláča do úzadia menšie individuálne výhody ostatných návrhov.

Z pohľadu modernizácie železničnej trate v súčasnej polohe trasovania (nulový variant) možno predpokladať, že traťová rýchlosť by bola dosiahnutá max. 160 km/hod len asi na 10% celkovej dĺžky a vyskytli by sa rýchlostné skoky (rozdiel rýchlosti v následných úsekoch by bol viac ako 20 km/hod). Realizáciou nového smerového vedenia podľa variantu č.1 (červeného) sa dosiahnu predpísané parametre železničnej dopravnej cesty a to: minimálna požadovaná rýchlosť 160 km.h⁻¹ a s tým súvisiaca technika a technológia.

Hlavný pozitívny vplyv modernizácie posudzovanej trate predstavuje nielen plynulosť a zvýšenie maximálnej rýchlosti prepravy po železnici, ale aj zvýšenie bezpečnosti na samotnej železničnej trati, ako aj v jej blízkosti (mimoúrovňové križenia a pod.).

Modernizácia vyvolá potrebu ochrany obyvateľov proti nadmernému hluku, čo doteraz pri výstavbe a prevádzke železníc nebolo bežné. Vychádzajúc z výsledkov hlukovej štúdie dôjde k miernemu zlepšeniu hlukovej záťaže už len výmenou podkladných vrstiev železničného spodku a železničného zvršku (bezstyková koľaj, pružné upevnenie koľajníc). Realizácia navrhnutých protihlukových clôn by znamenala citeľné zlepšenie.

Z lokálneho hľadiska po modernizácii dôjde k demontáži pôvodnej trasy na k. ú. Milochovo, čím sa po dlhých rokoch vytvorí bezbariérový prístup k Nosickej priehrade.

Zrušením existujúcej trasy železničnej trate v celom úseku od železničnej zastávky Nosice až po južný okraj Horného Milochova, sa dosiahne niekoľko výrazných zlepšení súčasnej situácie. Predovšetkým je to odhlučnenie celého meandra vodnej nádrže Nosice, čo ocenia najmä kúpeľní hostia v Nimnici a obyvatelia Milochova. V súčasnosti je železničnou traťou oddelená časť územia Milochova, ktorá je rekreačne využívaná. Po zrušení železničnej trate bude možné obe časti spojiť a rekreačnú funkciu na brehu priehrady výrazne podporiť a ďalej rozvinúť. Nový rekreačný priestor môže vzniknúť na brehu južného oblúka priehrady na k.ú. Nosice v náväznosti na existujúci rekreačný útvar Cerov. Po odstránení železničného zvršku v tomto úseku bude možné na uvoľnenej zemnej pláni zrealizovať cestné komunikačné prepojenie medzi Nosicami, Cerovom a Milochovom, čím by sa výrazne zlepšila dopravná obsluha územia. Výrazne sa obmedzí možnosť kontaminácie povrchových vôd Nosickej priehrady pri prípadnej havárii prepravných železničných cisterien s PHM.

Z vyhodnotenia a posúdenia vplyvov navrhovanej železničnej trate vyplýva, že nie sú zistené zásadné vylučujúce strety záujmov, všetky zistené negatíva sú legislatívne, technicky, organizačne riešiteľné a v dostupnom časovom horizonte.

Najzávažnejšie vplyvy navrhovanej činnosti sa predpokladajú v oblasti

- ochrany prírodných liečivých zdrojov Kúpeľného miesta Nimnica, najmä z titulu návrhu tunela Diel;
- inžinierskogeologických pomerov v oblasti budovania tunelov (výskyt tektonizovanej viac narušenej zóny), zárezov, násypov, pilierov mostov z hľadiska stability zosuvných území, zvetrávania (v zárezových úsekoch) a erózie (v úsekoch styku s brehom VN Nosice), únosnosti podložia v miestach s výskytom stlačiteľných (organických) zemín príp. navážok;
- ochrany prírody a krajiny a zachovania územného systému ekologickej stability;
- urbánneho komplexu z hľadiska nutnosti asanácií a hlukových pomerov.

Pre objasnenie možnosti ovplyvnenia prírodných liečivých zdrojov v Nimnici sa vypracoval hydrogeologický posudok (Konzultačná skupina PODZEMNÁ VODA, s. r. o., Bratislava, VII/2006) založený na podrobnom hydrogeologickom prieskume. Jeho závery sú priaznivé s tým, že posúdenie je potrebné aktualizovať po získaní dlhodobiejšieho pozorovania a za podmienky vybudovania v posudku určených ďalších monitorovacích vrtov.

V oblasti inžnierskogeologických pomerov bol realizovaný predbežný IG prieskum, ktorý vytipoval možné problémové miesta s tým, že v ďalších fázach sa vykoná podrobný prieskum, ktorý konkrétne vyšpecifikuje potrebu stavebno-technických opatrení.

V oblasti ochrany prírody a krajiny a zachovania územného systému ekologickej stability sa vychádza z faktu, že územie je v prvom – všeobecnom stupni ochrany. Odporúčaná trasa neprechádza, nedotýka sa a ani neleží v tesnej blízkosti maloplošného chráneného územia a nezasahuje do žiadneho územia súvislej sústavy európsky významných území. V území sa však nachádzajú chránené biotopy (napr. mokrade) a vyskytujú sa tu chránené druhy. Okrem toho dôjde k zásahu do ekosystémov a migračných tokov nadregionálneho biokoridoru Váhu a regionálneho koridoru Nosický kanál a Štrkoviská – rybníky a do genofondovej plochy Váh pod VN Nosice. Záujmy ochrany prírody sú dotknuté aj v oblasti výrubu drevín rastúcich mimo lesa. Z uvedených dôvodov je v ďalších fázach prípravy diela potrebné vytipovať a realizovať opatrenia na zachovanie chránených druhov a biotopov, ďalej navrhnúť opatrenia, ktoré prispievajú k vytváraniu a udržiavaniu územného systému ekologickej stability a v prípade výrubu drevín nahradiť stratu výsadbou na iných plochách. Preto je pre ďalší postup navrhnutý biologický prieskum, nakoľko v súčasnosti nie sú z územia dostatočné údaje, a vypracovanie plánu biologickej revitalizácie, kde by všetky spomenuté požiadavky boli riešené. Súčasťou tohto postupu je zaradenie príslušného odborníka do riešiteľského kolektívu technickej prípravy diela.

Odporúčaná variant č.1 (červený) si vyžiada asanácie objektov v Nimnici (dvoch 6-bytových BD a 2 RD), v Hornom Milochove (5 RD) a v Považskej Teplej (pôvodného objektu železničnej zastávky). Za stavbou postihnuté obytné jednotky bude potrebné poskytnúť náhradu. Riešiť tiež bude potrebné naloženie s pôvodným objektom železničnej zastávky v Považskej Teplej.

Na akustické účinky a pôsobenie vibrácií bola vypracovaná štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o. Žilina V/2006), ktorá určila variant č.1 (červený) ako vhodný, a na základe ktorého sa v správe o hodnotení navrhli protihlukové clony a vibroizolácie s tým, že situáciu je potrebné sledovať, posúdenia aktualizovať s cieľom dodatočne prijať ďalšie stavebno-technické opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami.

Rozpracovanie dvoch variantov a jedného subvariantu v správe o hodnotení pokrylo podstatné aspekty diskutované zainteresovanými stranami v pripomienkovacom procese zámeru. Predložená správa o hodnotení a ani písomné stanoviská doručené v zákonnej lehote nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky nepriateľné riziko vážneho poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia či zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu zámeru. Všetky identifikované nepriaznivé vplyvy na životné prostredie je možné eliminovať, alebo minimalizovať technickými opatreniami a dôsledným dodržiavaním technologických postupov počas výstavby a prevádzky stavby. Kolízne záležitosti, alebo v danej etape nedoriešené odborné aspekty, sa záväzným spôsobom musia riešiť v príprave vyšších etáp projektovej dokumentácie, vrátane kompenzácie za všetky ujmy, ktoré vzniknú výstavbou trate a tunela.

Celkovo z hľadiska všeobecného záujmu je možné navrhovanú stavbu modernizácie železničnej trate v úseku Púchov – hranica krajov TN/ŽA hodnotiť ako významný príspevok k riešeniu celospoločenských záujmov v nadregionálnom resp. medzinárodnom meradle. Pozitíva navrhovanej stavby vysoko prevažujú nad negatívami, kde neboli zistené zásadné vylučujúce okolnosti, alebo rozpor s legislatívne chránenými ostatnými verejnými záujmami.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa ustanovenia § 36 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať, povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Pre účely sledovania a vyhodnocovania vplyvov navrhovanej činnosti je potrebné vypracovať projekty monitoringu pre fázu pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky v oblasti:

- podzemných vôd s dôrazom na tektonizovanú zónu masívu Diel resp. žriedelnú štruktúru minerálnych vôd kúpeľov Nimnica (hydrogeologický monitoring);

- flóry, fauny a vegetácie s ohľadom na kosru a funkcie územného systému ekologickej stability (biologický monitoring).

Základná osnova navrhovaného hydrogeologického a biologického monitoringu by mala obsahovať: vymedzenie metód monitoringu, parametrov, ktoré sa budú sledovať, monitorovacie miesta, ako aj frekvenciu sledovania a vyhodnocovania. Projekty je potrebné koncipovať v prípade hydrogeologického monitoringu účelu ochrany prírodných liečivých zdrojov kúpeľného miesta Nimnica a v prípade biologického monitoringu účelu návrhu nápravných opatrení a náhrad v rámci zabezpečenia záujmov ochrany prírody. Projekty monitoringu je potrebné vypracovať bezodkladne tak, aby mohlo byť započaté s ich realizáciou ešte pred zahájením stavebných prác.


Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 36 zákona povoľujúci orgán pri povoľovaní činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na záverečné stanovisko.

Ak sa na základe priebežného vyhodnocovania výsledkov monitorovania zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú horšie, ako uvádza správa o hodnotení, je podľa § 36 ods. 3 zákona ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

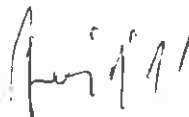
VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Mená spracovateľov záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR,
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Milan Luciak

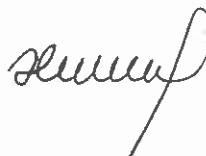


Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor železničnej infraštruktúry
Nám. slobody 6
810 05 Bratislava 15



2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková
riaditeľka odboru posudzovania vplyvov na ŽP
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
Nám. Ľudovíta Štúra 1
852 35 BRATISLAVA
15

3. Dátum vydania záverečného stanoviska

18. 12. 2006