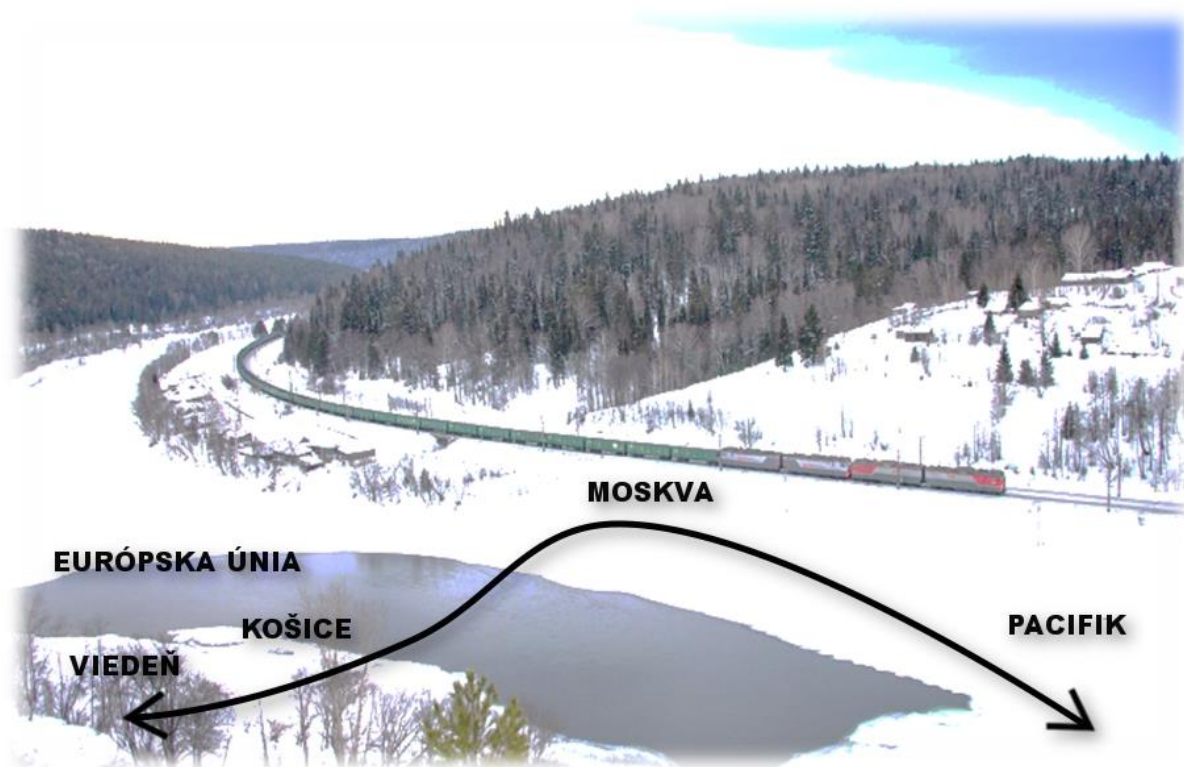


Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska



Informačná dokumentácia o hodnotení vplyvov navrhovaného zámeru presahujúcich štátne hranice
spracovaná podľa prílohy 15 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení

v maďarskom, nemeckom a anglickom jazyku

JOINT VENTURE COMPANY BROAD GAUGE

BERNARD – VALBEK – OBERMEYER

November 2018

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Predkladaná dokumentácia je spracovaná pre potreby procesu medzinárodného cezhraničného posudzovania podľa § 40 ods. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení (ďalej len „zákon EIA“).

Úvodom konštatujeme, že na základe prílohy č. 13 zákona EIA „Zoznam činností podliehajúcich medzinárodnému posudzovaniu z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, presahujúcich štátne hranice“, navrhovaná činnosť sa priraduje k odseku 7. „Výstavba diaľnic, ciest pre motorové vozidlá, diaľkových železničných tratí a letísk s hlavnou rozjazdovou a prístávacou dráhou s dĺžkou 2 100 m a viac.“ Navrhovanú činnosť predkladáme ako činnosť - zámer **diaľkovej železničnej trati**.

Podľa prílohy č. 14 zákona EIA „Všeobecné kritéria na určenie značne nepriaznivého vplyvu presahujúceho štátne hranice“ konštatujeme nasledovné:

1. Navrhovaná činnosť je rozsiahla líniová stavba.
2. Navrhovaná činnosť predstavuje líniovú stavbu v dĺžke do 375 km od obce Haniska (pri Košiciach) po hranice s Rakúskom pri Bratislave. Trasa je navrhovaná tak, aby tam, kde to bolo možné, najmä kopírovala existujúce železničné trate a v miestach, kde sa buduje nový dopravný koridor, aby nebola podľa možnosti umiestnená v osobitne citlivých oblastiach. Napriek tomu sa nedá vyhnúť prechodu cez niektoré chránené územia určených v blízkosti spoločných hraníc v európskej sústave chránených území Natura 2000, najmä chránené vtáčie územia. Podľa možností sa tu hľadá variantné riešenie v minimálne dvoch variantoch. Bližší opis trasovania cez chránené územia v spoločných hraničných oblastiach je uvedený nižšie. V osobitných úsekoch popísaných nižšie sa na základe vznesenej požiadavky vplyv na predmet ochrany týchto území posúdi podľa čl. 6.3. a 6.4. smernice o biotopoch (Smernica Rady č 92/43 EHS z 21. mája 1992. o ochrane *biotopov*, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín) a podľa platnej, všeobecne záväznej resp. odporúčanej metodiky. Trasa širokorozchodnej trate je po celom úseku navrhovaná tak, aby predpokladaný vplyv na spoločné medzinárodné záujmy ochrany prírody na cezhraničných chránených územiach nebol natoľko významný a nepredstavoval závažné porušenie medzinárodných cieľov ochrany alebo iných vzťahov.
3. Žiaden úsek navrhovanej železničnej trate nebude mať závažný vplyv na obyvateľstvo ani na území Slovenska a ani v susedných krajinách, vrátane prihraničných oblastí. Navrhovaná činnosť ako celok nebude predstavovať významný komplexný prírastok nepriaznivého vplyvu na životné prostredie, vrátane životného prostredia susedných krajín, alebo taký, ktorý by spôsobil závažné vplyvy na ľudí alebo na vzácne druhy alebo organizmy a/alebo ktoré ohrozujú existujúce alebo možné využitie dotknutej oblasti a vyvolávajú ďalšie zaťaženie, ktoré životné prostredie nie je schopné uniesť.

Podľa uvedených kritérií navrhovaná činnosť nepredstavuje potenciálny zdroj značne nepriaznivého vplyvu na životné prostredie alebo zdravie obyvateľstva presahujúceho štátne hranice, osobitne susediacich krajín Maďarska a Rakúska.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Súčasne uvádzame, že celý proces cezhraničného posudzovania ako súčasť celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie je zameraný najmä na zhodnotenie celkovej efektivity a environmentálnej uskutočniteľnosti celého zámeru a projektu. Na základe uvedeného, a po celkovom zhodnotení ostatných ekonomických, geopolitických, komerčných a všetkých ostatných ukazovateľov, sa pristúpi ku konečnému rozhodnutiu o možnej realizácii projektu a príprave projektovej dokumentácii, ktorá spresní detaily celého zámeru. V prípade rozhodnutia o pokračovaní a prípadnej realizácii celého zámeru toto sa očakáva v horizonte po roku 2025.

1. Názov

Zámer výstavby predĺženia širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska.

2. Popis navrhovanej činnosti a jej ciele.

Popis navrhovanej činnosti

Celá železničná trať bude v rozchode 1520 mm a bude kompletne elektrifikovaná. Napájanie je navrhované zo striedavej napájacej sústavy 25 kV zo zdrojov na území Slovenska.

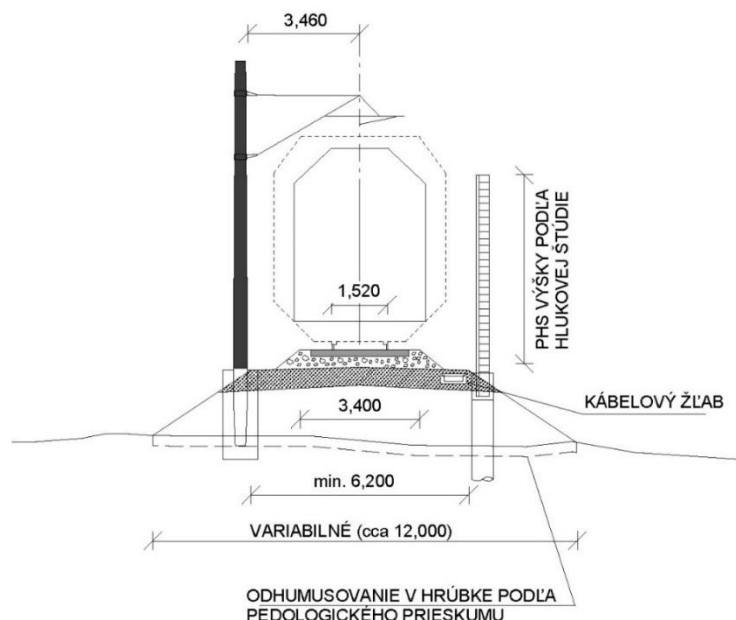
Projektuje sa vybudovanie jedno koľajovej traktie s jedným prekladiskom tovarov na území Slovenska (Nové Zámky-Palárikovo) a s transformačným depom (Košice-Haniska), kde sa nová širokorozchodná trať napojí na existujúcu trať vedúcu z Ukrajiny. Celková odhadovaná dĺžka trate v oboch variantoch bude na území Slovenska 373 do 375 km podľa jej variantov. Celkovo sa predpokladá na území Slovenska vybudovanie od 416 do 425 mostov z toho dve estakády budú dosahovať značnú dĺžku. Predpokladá sa výstavba cca 50 km tunelov pričom najdlhší by mal byť pri variante 2 tunel pod Soroškou (Jablonické sedlo, Slovenský kras), ktorý by začínal pri obci Hrhov. Oproti idúcej vlakové súpravy sa budú bez spomalenia vyhýbať na vybraných miestach, dvojkoľajových výhybniach a prechodových staniciach. Dvojkoľajnosť na vyhýbanie vlakov bude na úseku dlhom od 2 do 7 km vrátane obslužných zariadení. Nakoľko sa doprava bude riadiť sofistikovaným spôsobom na vysokej technickej a automatizovanej úrovni, výhybne musia byť lokalizované na miestach optimálnej možnosti vyhnutia sa oproti idúcim vlakovým súpravám bez ich spomalenia alebo zastavenia. Presná lokalizácia je v súčasnosti len predpokladaná a v súčasnosti sa upresňuje.

Kontajnerové vlaky by mali mať maximálnu dĺžku do 1000 m a budú ťahané robustnými 2x3 nápravovými elektrickými lokomotívami (co-co). Priemerný náklad kontajnerového vlaku je 875 ton, celková hmotnosť 2045 ton. Ostatné (nie kontajnerové) nákladné vlaky by mali byť ťahané dvomi elektrickými lokomotívami, unesú 4438 ton pri celkovej hmotnosti 6000 ton. Predpokladá sa frekvencia prechodu vlakových súprav 4 vlaky za hodinu, 2 z jednej a 2 z druhej strany. Vlakové súpravy budú zamerané dominantne na prepravu nákladov, prevádzka

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

sa očakáva 20 hodín denne. Už v súčasnosti sa preferujú tzv. tiché vlaky, ktoré majú iný systém brzdenia a tlmenia čím sa minimalizujú zdroje hluku.

Obr. 1. Priečny profil trate



Po celej trati sa musí udržať generálna a kompaktná výšková niveleta do 12‰ aby sa minimalizovalo stúpanie alebo klesanie trate z dôvodu spomalenia alebo zrýchlenia vlakových súprav, čo neúmerne zvyšuje náklady na prepravu (energetická náročnosť) a ekonomiku prevádzky (zrýchľovanie alebo spomaľovanie celej súpravy). Takáto generálna niveleta s minimálnym sklonom sa zabezpečí veľkým počtom tunelov, zárezov v teréne a mostov vrátane dlhých nadúrovňových estakád. Lokalizácia tunelov a premostení vychádza z morfológie terénu navrhovaného referenčného koridoru. Priečny profil železničnej trate (obr.1) predpokladá záber v priemere 12 m plochy (násyp, sprievodná infraštruktúra a pod.) pre jednokoľajovú trakciu. V súčasnosti odhadom 62% vo variante 1 a 68% vo variante 2 referenčného koridoru by sa mal viesť v súbehu so súčasnou železničnou traťou, pričom tieto spoločné úseky by sa podľa špecifikácie požiadaviek a vzájomnej dohody upravili a zmodernizovali ako súčasť realizácie projektu.

Všetky križovania a priescestia so súčasnými dopravnými stavbami, cestami, rýchlostnými cestami, účelovými koridormi a štruktúrami a premostenia vodných tokov budú mimoúrovňové.

Tunelové riešenia preklenú všetky morfológické štruktúry krajiny a podľa možností sa využijú aj v oblastiach nevyhnutnej ochrany krajiny, osobitne pri minimalizácii vplyvov na prírodné zdroje a záujmy štátu a Európskej únie pre územnú ochranu prírody, vrátane území NATURA 2000.

Na vybraných miestach bude trať ohradená špeciálnym oplotením za účelom bezpečnosti ľudí (v blízkosti obytných celkov sídiel alebo iných objektov) ako aj na ochranu majetku a zariadení trate alebo ako navigačné oplotenie pre ochranu migrujúcej zveri v biokoridoroch do osobitných prechodov cez trať (ekodukty, ekomosty a pod.) Vo vyčlenených miestach budú vybudované protihlukové steny slúžiace aj ako fyzická zábrana.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Celá trať bude permanentne monitorovaná a strážená aj z hľadiska bezpečnosti miestnych obyvateľov ako aj proti neželaným zásahom a prípadným poškodením.

Základný popis vedenia trate po krajine

V tejto časti pre potreby cezhraničného posudzovania uvádzame len základný popis navrhovanej trate, ktorý je graficky znázornený v mapovej prílohe č. 1.

Širokorozchodná trať začne pri Košiciach v technickom areáli železníc pri obci Haniska, kde v súčasnosti končí jestvujúca širokorozchodná trať vedúca z Ukrajiny. Od obce Haniska trať len s malými odchýlkami a technickými úpravami sleduje súčasnú železničnú trať č. 160 Košice – Lučenec. Trasa medzi Hrhovom a obcou Lipovník sa rieši variantne pričom vo variante 2 vchádza do dlhého tunela, ktorým prekonáva spojenie Silickej planiny a Horného vrchu Slovenského krasu – sedlo Soroška. Variant 1 sleduje jestvujúcu trať a predpokladá vybudovanie paralelného tunela vedľa existujúceho medzi obcami Hrušov a Lipovník. Trať ďalej obchádza Rožňavu a pokračuje údolím Slanej medzi Silickou a Plešiveckou planinami Slovenského krasu. Ďalej sleduje jestvujúcu trať od Tornale, Jesenské po Filákovu. Okolo Filáкова je navrhnuté variantné riešenie trasy, ktoré umožňuje obísť údolie Gortva a mesto Filákovu. Pokračuje v smere na Lučenec, pri obci Holiša sa odkláňa do údolnej nivy rieky Ipel'. V novom riešení trať pokračuje cez obce Veľká nad Ipľom popri hranici s Maďarskom. V tomto území z dôvodu ochrany prírody popri rieke Ipel' (napr. spoločné medzinárodné chránené vtáčie územia Natura 2000, viacero iných chránených území a pod.), tu sa predpokladá a navrhuje variantné riešenie trasovania, ktoré obchádza chránené územia, tieto varianty sú znázornené na mape prílohy č. 2. Vo variante 2 trasa prechádza cez aluviálnu nivu meandra rieky Ipel' v tesnej blízkosti s hranicou s Maďarskom v oblasti Ráoš – Muľa, toto je najbližšie miesto k hraniciam s Maďarskom. Variant 1 obchádza tieto citlivé územia v dostatočnej vzdialenosti (je to však ekonomicky nevýhodnejšie riešenie a komplikované tunelmi).

Trat' ďalej pokračuje v smere na Želovce. Pod Veľkým Krtišom dlhým tunelom prekonáva vršky Pôtorskej pahorkatiny. Pri obce Slovenské Ďarmoty tunelom prekľenuje andezitové prúdy Čebovskej pahorkatiny a obchádza obce Balog nad Ipľom a Veľká nad Ipľom.

Trať obchádza mesto Šahy zo severu tunelovým riešením a pokračuje na Želiezovce. Tu sa vzdaľuje od hraníc s Maďarskom v smere na Nové Zámky, Šaľa, Senec a Bratislavu. Okolie Bratislavy predstavuje veľmi komplikované územie, ktoré je veľmi husto osídlené so zachovanými významnými krajinnými a historickými prvkami, chránenými územiami a dôležitou infraštruktúrou vo verejnom záujme. Medzi obcami Most pri Bratislave a Rovinka sa trať vedie dlhou mostovou estakádou, ktorá prekleňuje jestvujúcu infraštruktúru ciest a železníc ale aj navrhované riešenie diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 a ich križovania pri Slovnafte. Vysokou mostovou estakádou (odhaduje sa jej dĺžka cca 14 km a najvyššia výška cca 20 m nad terénom) sa následne prekleňuje rieka Dunaj a jej priľahlé územia a pokračuje v smere na Jarovciam. Estakáda referenčného koridoru sa spojí s terénom až v priestore hranice s Rakúskom neďaleko bývalej colnice Jarovce a bude pokračovať riešením na území Rakúska. Celá potenciálna trasa projektu širokorozchodnej trate je znázornená v prílohách 1 a 2.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Ciele navrhovanej činnosti

Z rozličných historických dôvodov sa naprieč svetom vyvíjali železnice v rôznych rozchodoch. Dnes je v efektívnej prevádzke širokorozchodná železnica, ktorá končí na východnej hranici Európskej únie. Niekoľko koridorov v súčasnosti presahuje do Európskej únie, z ktorých najvýznamnejšie sú trať z Ukrajiny do Katovic v Poľsku, trať z Užhorodu na Ukrajine do Košíc na Slovensku (severná trať do oceliarne U. S. Steel) a do Čiernej nad Tisou (južná trať) na Slovensku, kde sa nachádza prekladisko tovaru na európsky rozchod železníc.

Predmetom zámeru je predĺženie širokorozchodnej železnice do oblasti Viedne. Hlavným motívom je vybudovanie plynulej a efektívnej dopravnej siete z Ruska, Číny a ostatných ázijských krajín do strednej Európy a EÚ. Tým vytvorenie konkurencie schopnej alternatívy pozemného spojenia Európy a Ázie založenej na širokorozchodnej železnici, ktorá môže ušetriť až do 30 dní v doprave z východu do strednej Európy a spojenie významných ekonomických regiónov s jednou z najdlhších dopravných osí budúcnosti. Z globálneho strategického hľadiska umožniť napojenie na dopravu cez Dunaj a ustanoviť Viedeň a Bratislavu ako logistický uzol pre strednú a východnú Európu pre prekladanie tovaru na železnicu so štandardným rozchodom v EÚ, na lodnú dopravu na Dunaji a hustú sieť cestnej infraštruktúry v EÚ.

Vytvorenie plynulej a neprerušenej siete z Ruska, Číny a iných ázijských krajín do strednej Európy ponúkne v Eurázii nový rozmer železničnej dopravy, ktorá je výhodná z hľadiska časovej úspory a zároveň trvalo udržateľná po stránke vplyvu na životné prostredie. Vybudovanie a prevádzka siete bude mať výrazne pozitívne makroekonomické dopady. S významnou mierou podpory verejnosti, ako je zvykom pri projektoch železničnej infraštruktúry v Európe, širokorozchodné spojenie môže prilákať aj ďalšie investičné stimuly a rozvoj nadregionálneho charakteru.

Predĺženie širokého rozchodu železnice z Ruska zabezpečí plynulé množstvo dopravy a súčasne je významný predpoklad presunu veľkého množstva tovarov z nákladných aut (kamiónov) na environmentálne prijateľnejšiu a lacnejšiu železničnú dopravu. Významný aspekt je aj časový vo vzťahu k životnému prostrediu, keď dlhotrvajúci presun tovarov kontajnerovými loďami a prekladmi v prístavoch na nákladné autá sa produkuje viac emisií polutantov do životného prostredia (napr. emisie skleníkových plynov) ako pri omnoho rýchlejšej a plynulej železničnej preprave ako je týmto projektom navrhovaná. Pre rok 2050 sa očakáva celkový objem 16 miliónov ton tovarov na tejto trase (presun východ – západ a späť). Toto je ekvivalentné množstvo 43 vlakov v každom smere (z nich by malo byť 40 kontajnerových a 3 nekontajnerové nákladné vlaky v priemere). V najlepšom prípade objem dopravy môže dosiahnuť až 24 miliónov ton (cca 69 vlakov denne). Oproti dvojkoľajovej trati, morskej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave sa predpokladá výrazný posun vpred a to najmä vo forme zrýchlenia dopravy, finančnej úspory, systému jedného multifunkčného miesta (terminálu a prekladiska), spoľahlivosti, bezpečnosti a doplnkových služieb ponúkaných v termináloch, ako uskladňovanie či prekladanie tovaru ale najmä aj z environmentálneho hľadiska na globálnej alebo aj lokálnej úrovni. Tento posun je založený na predpoklade, že železničná infraštruktúra bude významne zdokonalená naprieč Ruskom, Ukrajinou a na Slovensku od ukrajinskej hranice do Košíc, a umožnila by tak skrátiť celkový čas dopravy

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

z východnej Číny do Viedne na 15 dní. V porovnaní s 23 dňami dnešnej železničnej dopravy a 25 až 45 dňami, ktoré potrebuje morská doprava, ide o značný rozdiel.

Oproti možnosti vylepšenia súčasnej železnice so štandardným rozchodom, ponúka predĺženie širokorozchodnej železnice do centrálnych oblastí Európskej únie niekoľko významných výhod:

- doprava smerujúca do stredu EÚ (viedenského regiónu) sa zaobíde bez prekládky na východnom Slovensku, čo predstavuje úsporu času i financií. Tranzitná doprava bude profitovať z väčšieho množstva moderného vybavenia a logistických možností,
- značná časť prevážaných tovarov sa takto preskupí z nákladných aut a kamiónov na modernú, elektrifikovanú a rýchlu železnicu,
- stredoeurópsky región bude profitovať z takejto dopravy a sprievodného rozvoja pri súčasnom znížení environmentálneho zaťaženia z nákladnej dopravy,
- širokorozchodná železnica ako výlučne nákladná doprava môže byť v chode pri konštantnej rýchlosti bez obmedzení osobnou dopravou,
- širokorozchodná železnica umožňuje vyššie zaťaženie nápravy a celkové zaťaženie vlaku, čo vedie v porovnaní so železnicami so štandardným rozchodom k úspore nákladov,
- nakoľko je navrhované vysoké percentu súbehu s jestvujúcou sieťou železničných tratí, na mnohých vyčlenených miestach sa vybudujú nové spoločné zariadenia na zníženie vplyvu železničnej dopravy na dotknuté obyvateľstvo a sociálnu infraštruktúru, napr. protihlukové steny, zmena násypov, optimalizácia trate a technického zariadenia a pod.

3. Popis opodstatnených variantov navrhovanej činnosti s potenciálnym cezhraničným vplyvom a variant neuskutočnenia navrhovanej činnosti.

Zámer sa predkladá v dvoch variantoch – variant 1 (modrá línia) v dĺžke 373,2 km a variant 2 (červená línia) v predbežnej dĺžke 375,4 km. Varianty sa líšia len na vybraných úsekoch tak, aby sa minimalizovali potenciálne vplyvy na krajinu a na obývané sídla (infraštruktúru). Na druhej strane sa prihliadalo aj na ekonomiku výstavby železničnej trate. Variantné riešenia sú vyčlenené v sekciách zámeru, ktoré predstavujú vyčlenené úseky navrhovanej železničnej trate v krajine.

Základný popis rozdielov v jednotlivých variantoch:

Sekcia 1 – Soroška a prechod cez Jablonické sedlo.

Variant 1 (modrý) predstavuje úpravu jestvujúcej trati od obce Zádiel ponad Hrhov a vybudovanie nového paralelného tunela vedľa jestvujúceho tunela jednokoľajnej železničnej trati. Ich prepojením vznikne aj systém bezpečnostného koridoru – únikových a zabezpečovacích ciest v oboch tuneloch. Dĺžka tohto tunela bude cca 3,5 km.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Variant 2 (červený) je vedený južne od obce Hrhov a tu sa predpokladá začiatok dlhého tunela, ktorý by vyústil až za obcou Lipovník na druhej strane Jablonického sedla, nižšie ako je portál dnešného tunela. Dĺžka tohto tunela by bola cca 9,6 km pričom by sa minimalizoval zásah do povrchu chránených území. V oboch variantoch sa predpokladá prienik cez neznáme krasové javy v podzemí – jaskynný systém, pričom variant 2 by bol v aj tesnom kontakte s Hrušovskou jaskyňou v podzemí. Pozri prílohu 2/1.

Sekcia 2 – Rieka Slaná

Rieka Slaná je územím Natura 2000 v dĺžke cca 5,5 km. Chránené sú mokradňové biotopy rieky a brehová vegetácia.

Variant 1 (modrý) predpokladá úpravu existujúcej železnice a vedenie novej trate v jej priestore. Severne od obce Slavec sa však nevyhne kontaktu alebo prechodu cez časť rieky a chráneného územia.

Variant 2 predpokladá prechod cez rieku a územie Natura 2000 dlhou estakádou, stĺpy mosta by boli umiestnené mimo chráneného územia a most by bol dostatočne vysoký aby nepredstavoval vážny zásah do predmetu ochrany. Nevyhnutne sa časť územia pod mostom zatieni. Priamy kontakt s chráneným územím nebude. Pozri prílohu 2/2.

Sekcia 3 Tornaľa

Variant 1 prechádza cez mesto v existujúcom železničnom koridore.

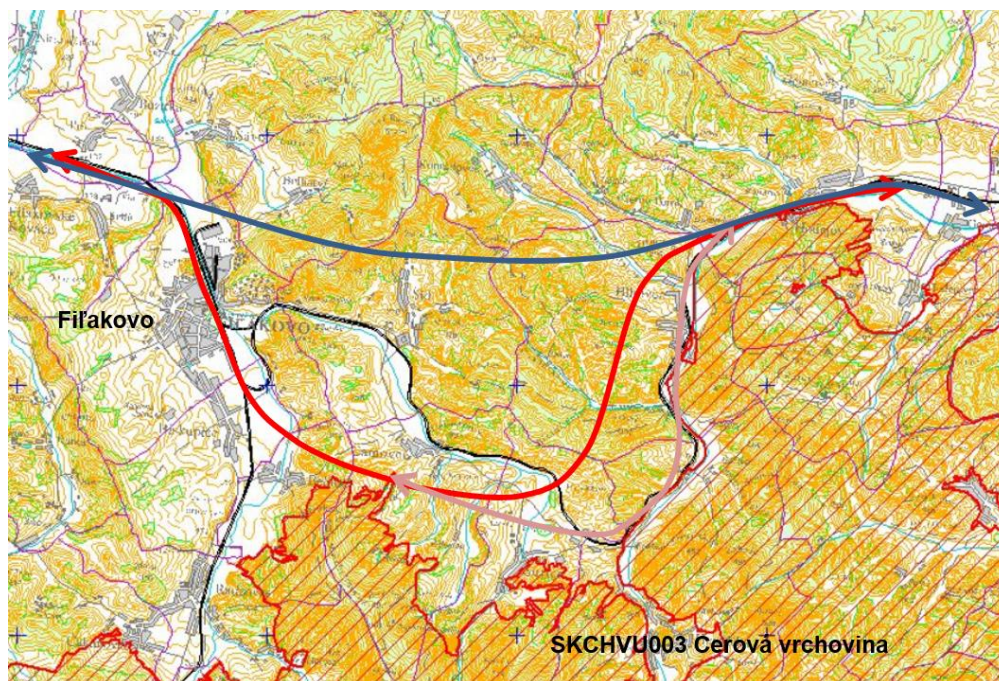
Variant 2 obchádza mesto východne.

Sekcia 4 Górtva

Variant 1 (modrý) obchádza údolie rieky Górtva severne od obce Šíd cez nechránené územie a obchádza mesto Filákov.

Variant 2 (červený) od obce Blhovce prechádza cez masív Galaš dlhým tunelom a vchádza do mesta Filákov. Do úvahy prichádza aj podvariant využitia existujúceho železničného koridoru jeho úpravou cez údolie Górtvy. Riešenie variantov je na priloženej mapke na obr. 2 a v prílohe 2/3.

Obr. č. 2: Varianty riešenia v oblasti Górtva



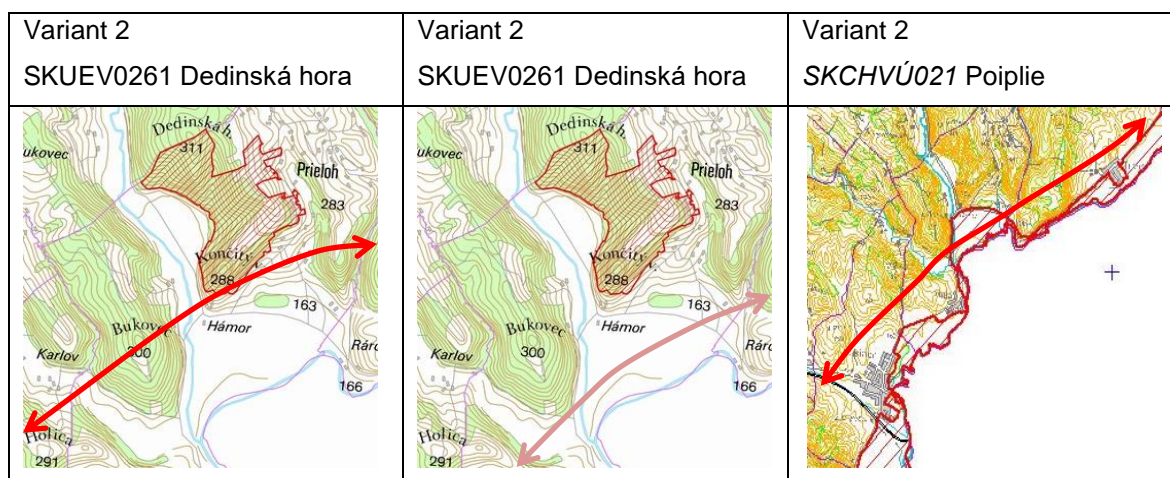
Sekcia 5 Ipeľ

Hraničná rieka Ipeľ predstavuje širšie územie Natura 2000 – spoločné chránené vtáčie územie Poiplie na území Slovenska a Maďarska. Okrem tohto územia sú tu aj iné prírodné rezervácie a územia Natura 2000 na území Slovenska. Riešenie variantov je v prílohe 2/4.

Variant 1 (modrý) je z hľadiska technického riešenia komplikovanejší, ale obchádza CHVÚ Poiplie a všetky ostatné chránené územia.

Variant 2 vchádza do chráneného územia za obcou Holiša v smere na Panické Dravce. Pokračuje na obce Trenč kde je možnosť aj subvariantov prechodu cez hraničné územie Hámor – Muľa. Jedným subvariantom sa prechádza cez masív Dedinská hora, ktorý je však aj územím Natura 2000 – ÚEV Dedinská hora. Hoci masív sa prechádza tunelom, jeho portále budú v tesnom kontakte s týmto územím s potenciálnym sekundárnym vplyvom. Druhým subvariantom je prechod cez CHVÚ Poiplie - Hámor v tesnom kontakte s hranicou s Maďarskom. Inundácia rieky Ipeľ v tomto území by sa preklenula mostom. Detailnejšia situácia je znázornená na mapke – obr. č. 3.

Obr. 3: Varianty riešenia na lokalite Hámor a územia NATURA 2000



Sekcia 6 Cerovina

Významné územie Natura 2000 ÚEV Cerovina na nížinných tokoch Kompa a Perec.

Variant 1 obchádza toto územie bez kontaktu a vplyvu.

Variant 2 prechádza cez územie mostom ponad toky Perec a Kompa v najužšom mieste chráneného územia. Stavba mosta sa nedotkne chráneného územia ale spôsobí isté zatienenie časti územia pod mostom. Pozri prílohu 2/5.

Sekcia 7 Nové Zámky

Variant 1 obchádza mesto zo severu z dôvodu nedostatku priestoru v centrálnej časti mesta a v súčasnej železničnej stanici pre novú štruktúru železnice.

Variant 2 sleduje jestvujúci koridor trate a prechádza cez železničnú stanicu mesta. Pozri prílohu 2/6. Oba varianty prechádzajú medzi mestami Nové Zámky a Dvory nad Žitavou cez CHVÚ005 Dolné Považie.

Sekcia 8 Palárikovské lúky

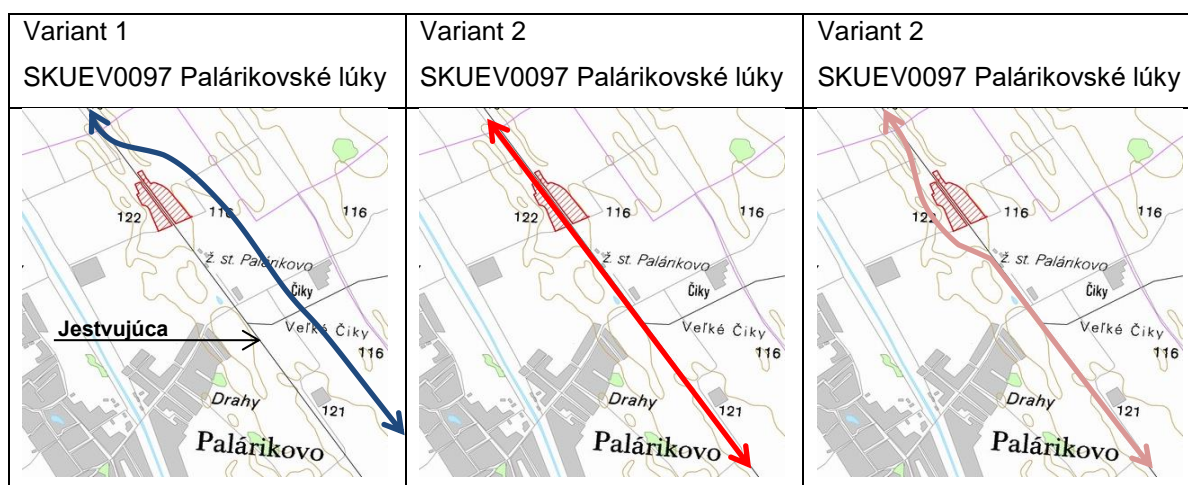
Mimoriadne významné chránené územie Natura 2000 ÚEV0097 Palárikovské lúky sa nachádza severo-západne od mesta cca 10,5 km v katastri mesta Palárikovo. Ide tu o ochranu zriedkavých slanísk a slatinných biotopov v plytkej depresii. Súčasná železničná trať toto chránené územie rozdeľuje na dve časti, pozri prílohu 2/6 a zámer predkladá variantné riešenie jeho prechodu.

Variant 1 (modrý) pokračuje vo variante obchvatu mesta Nové Zámky a v tomto smere zo severu obíde bezkontaktné aj chránené územie Natura 2000 a až následne sa spája sa jestvujúcou traťou.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Variant 2 (červený) pokračuje v koridore jestvujúcej trati a vytvára novú koľaj západne od súčasnej dvojkoľajnej trate v šírke cca 15 m. Týmto sa zasiahne do plochy západnej časti ÚEV (pozri mapku na obr. č. 4.) v šírke novej paralelnej trate. Poškodenie alebo stratu plochy ÚEV Palárikovské lúky bude treba analyzovať procesom primeraného posúdenia a na základe toho navrhnuť a zabezpečiť primerané kompenzačné opatrenia. Je možný aj subvariant obchvatu celého územia západne od neho, ale s veľkými technickými problémami nakoľko nie je pre tento subvariant dostatok priestoru a v ceste stojí viacero prvkov súčasnej infraštruktúry.

Obr. 4: Varianty riešenia okolo územia Natura 2000 Palárikovské lúky



Sekcia 9 Mestá Šaľa, Galanta, Sládkovičovo

Variantné riešenie je z dôvodu obchádzania viacerých miest a ich infraštruktúry a nemožnosti úpravy jestvujúcej trate pre účel projektu. Pozri prílohu 2/7

Variant 1 sa odkláňa od jestvujúcej trati obchádza pri obci Jatov a novým riešením obchádza urbanizované miesta a ich územné rezervy pre rozvoj obcí Trnovec, Šaľa a Sládkovičovo.

Variant 2 sleduje jestvujúcu trať a jej úpravou ako aj technickými opatreniami voči jestvujúcej infraštruktúre a novým rozvojovým zámerom prechádza cez tieto mestá a ich štruktúry. Všetky zmeny, následky a vplyvy budú kompenzované podľa dohodnutých riešení.

Sekcia 10 Malý Dunaj

Veľmi komplikované a husto osídlené územie východne od Bratislavy, medzi mestom Senec a riekou Dunaj. Variantné riešenia hľadajú optimálnu trasu prechodu cez toto územie s minimalizáciou vplyvov na obyvateľstvo a infraštruktúru, pozri prílohu 2/8.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

Variant 1 sa pri obci Kráľová pri Senci odkláňa od jestvujúcej trati na juh a smeruje na obec Janíky, kde prechádza cez rieku Malý Dunaj. Potom pokračuje v smere na Miloslavov a Rovinku a južne od Slovnaftu, v Podunajských Biskupiciach sa zdvíha na most cez Dunaj.

Variant 2 sa odkláňa od jestvujúcej trati južne od mesta Senec a obchádza rekreačnú oblasť jazier. Pri obci Hrubý Šúr prechádza cez rieku Malý Dunaj a smeruje na Tomášov. Obchádza novovzniknuté sídla ako aj plánované sídla obcí v tejto oblasti. Ďalej podobne ako variant 1 pokračuje na Rovinku a v Podunajských Biskupiciach sa zdvíha na most cez Dunaj.

Variantné riešenia projektu tak, ako je opísané, nemajú vplyv presahujúci štátne hranice Slovenska so susediacimi krajinami. Ide o 10 sekcií dotknutého územia (príloha 2), kde sa navrhuje variantné riešenia najmä z dôvodu obchádzania osobitne chránených území a urbanizovaných území. Ani jeden variant nie je riešený cez hranicu susedného štátu alebo tak, aby jeho realizácia a potenciálna prevádzka napriek blízkosti štátnej hranice mala významný vplyv na životné prostredie presahujúci hranice do územia susedného štátu.

Žiadne iné varianty trasy projektu širokorozchodnej železnice sa v tomto štádiu prípravy neplánujú, lokálne sú umožnené subvarianty ako optimalizácia riešenia v nasledujúcich krokoch prípravy. V prípade potreby sa nové varianty budú riešiť na základe vznesených požiadaviek a riešenia stretov záujmov vrátane požiadaviek medzinárodného posudzovania.

Variant neuskutočnenia uvedenej činnosti.

Ak by sa uvedená činnosť neuskutočnila, nepostaví a nebude sa prevádzkovať širokorozchodná železničná trať v navrhovanom trasovaní a tým sa nezmení súčasný stav krajiny a prírodného prostredia, kde by mala prechádzať na území Slovenska a Rakúska. Vychádzame z toho, že každá stavba má do istej miery vplyv na krajinu a na životné prostredie. Ak sa stavba nebude realizovať, nebude mať žiaden vplyv. To sa týka aj predpokladaného vplyvu na sociálny a ekonomický rozvoj daného regiónu ale aj v prihraničných regiónov, ale ani vplyv v širších geopolitických súvislostiach.

4. Popis tých zložiek a prvkov životného prostredia, ktoré môžu byť pravdepodobne závažne dotknuté navrhovanou činnosťou alebo jej variantmi.

Na základe vyššie uvedeného a posudzovania vplyvov na životné prostredie na území Slovenska podľa platnej legislatívy a všeobecne záväzných noriem môžeme týmto konštatovať, že navrhovaným zámerom výstavby a prevádzky širokorozchodnej železničnej trate žiadna zo zložiek alebo prvkov životného prostredia nebudú závažne dotknuté alebo ovplyvnené z hľadiska požiadaviek medzinárodného posudzovania vplyvov. V zásade sa vplyvy budú dotýkať nasledovných zložiek alebo prvkov životného prostredia z hľadiska medzinárodných požiadaviek (cezhraničné vplyvy):

- možné vplyvy na spoločné cezhraničné záujmy ochrany prírody, osobitne na záujmy Európskej únie v sústave Natura 2000, špecifikované na vplyvy na chránené vtáčie územia vo vybraných úsekoch trate v prihraničných oblastiach, prípadne na migračné trasy vtákov v rámci integrity týchto území,

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

- vplyvy hluku z prevádzky železničnej trate na obyvateľstvo ak dokázateľne presahujú štátne hranice,
- vplyvy na povrchové toky počas výstavby železnice v hraničných tokoch,
- vplyv na zmenu charakteristického vzhľadu krajiny a jej vizuál z pohľadu susednej krajiny (napr. pohyb vlakovej súpravy v krajine),
- depónie stavebných odpadov počas výstavby a stavebná doprava.

Žiaden z týchto možných vplyvov nemá charakter závažného vplyvu na životné prostredie presahujúci štátne hranice z hľadiska pravidiel a požiadaviek medzinárodného posudzovania. V rámci cezhraničného posudzovania však očakávame, že príslušné orgány dotknutých krajín budú presne špecifikovať ďalšie požiadavky, nejasnosti alebo nedoriešené vplyvy, ktoré nie sú indikované v tomto dokumente a ktoré by boli relevantné z hľadiska riešenia opatrení alebo zmien v projekte.

5. Popis možných cezhraničných vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej variantov a odhad ich závažnosti.

5.1. Počas výstavby

Počas výstavby sa dá očakávať po celom úseku stavby širokorozchodnej trate krátkodobý vplyv stavebných činností a strojov na bezprostredné okolie stavby. To sa týka najmä vlastnej výstavby trate na plochej krajine odstránením humusovej pôdy, vybudovaním násypov, ďalej výstavbou mostov, oporných múrov, úprav tokov a razením tunelov. Pri tejto základnej stavebnej činnosti dochádza k vzniku prachového znečistenia (PM₁₀) najmä v suchom, veternom a teplom období. Najmä sila a smer vetrov môže v prihraničných oblastiach preniesť prach aj za hranice. Týka sa to oboch krajín, na viacerých prihraničných úsekoch s Maďarskom a na prechode trate cez hranice do Rakúska. Vznik prachu sa bude pravidelne monitorovať v synergii s aktuálnymi veternými a ostatnými klimatickými podmienkami. Pomerne jednoduchými opatreniami je možné zabrániť vzniku a prenosu prachu (PM₁₀) do väčšej vzdialenosti až po dočasné prerušenie prác v konkrétnom úseku pokiaľ neskončí nevhodná lokálna klimatická situácia (napr. silný horúci vietor, búrka, tornádo a pod.). Ostatné vplyvy výstavby nebudú mať charakter a množstvo, ktoré by ovplyvnili stav životného prostredia a zdravia obyvateľstva za hranicami.

5.2. Počas prevádzky

Potenciálne vplyvy prevádzky širokorozchodnej trate presahujúce štátne hranice s Maďarskom a Rakúskom, v miestach, kde dochádza k priblíženiu trate k hranici alebo jej prekročeniu (Rakúsko) boli identifikovateľné nasledovne:

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

5.2.1. Hluková emisia z prevádzky trate.

Širokorozchodná trať sa priblíži k hranici so susedným krajinami (Maďarskom a Rakúskom) na vzdialenosť potenciálneho šírenia hluku z prevádzky trate v týchto úsekoch (týka sa oboch variantov, toho, ktorý je bližšie k hranici a projektu ako celku):

Miesto	Vzdialenosť v metroch k najbližšiemu miestu k		
	štátnej hranici	najbližšej obci za hranicou	
Lenartovce	2168	Banréve, Maďarsko	2554
Rimavská Seč	3009	Susa, Maďarsko	3375
Filákov	9940	Somoskouvfalva, Maďarsko	9625
Veľké Dáľovce	1583	Ipolytarnóc, Maďarsko	1650
Trenč	1193	Litke, Maďarsko	2432
Rároš	408	Rárospuzsta, Maďarsko	522
Muľa	204	Rárospuzsta, Maďarsko	1140
Slovenské Ďarmoty	1698	Balassagyarmat, Maďarsko	2065
Balog nad Ipľom	771	Ipolyvece, Maďarsko	1974
Veľká nad Ipľom	1219	Ipolyvece, Maďarsko	2264
Výškovce nad Ipľom	1261	Tésa, Maďarsko	3252
Jarovce (prekročenie hranice)	0	Kittsee, Rakúsko	668

Hluk z prevádzky trate bude zmierňovaný jednak morfológiou krajiny a jej vegetačným krytom. V prípade identifikovania prieniku hlukového impaktu na miestne obyvateľstvo, tento bude eliminovaný postavením protihlukových stien po dohode s príslušnými štátnymi a miestnymi orgánmi verejnej správy, to sa týka aj Maďarska a Rakúska.

Medzinárodné posudzovanie vplyvu hluku je a bude vykonávané v súčinnosti s rakúskymi a maďarskými odborníkmi a podľa vzájomných dohôd bude predikčný model predpokladaných dopadov hluku na životné prostredie a dotknuté obyvateľstvo vzájomne kalibrovaný aby sa dosiahol rovnaký dopad pri prechode štátnou hranicou (Rakúsko) alebo riešenie železnice v kontaktnej blízkosti štátnej hranice s ohľadom na najbližšie obytné celky a sídla (Maďarsko).

Všetky zákonné a iné požiadavky na ochranu životného prostredia a verejného zdravia sú u navrhovanej činnosti vzťahované k dotknutému územiu a skupinám obyvateľstva, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednom okolí

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

navrhovanej činnosti v zmysle platnej legislatívy pri splnení všetkých zákonných požiadaviek na ochranu životného prostredia a verejného zdravia.

V tomto kontexte je teda pri zabezpečení požiadaviek ochrany životného prostredia a verejného zdravia v najbližšom dotknutom území v okolí do 1000 metrov vznik významných cezhraničných vplyvov prakticky vylúčený.

5.2.2. Cezhraničné vplyvy na záujmy ochrany prírody

Obdobne ako emisie hluku, ktoré vplývajú najmä na dotknutú verejnosť (obyvateľstvo prihraničných oblastí), prevádzka širokorozchodnej trate môže vyvolávať aj cezhraničný vplyv na spoločne chránené záujmy ochrany prírody, osobitne na územia európskeho významu v sústave Natura 2000. Tieto sa nachádzajú hlavne v prihraničných oblastiach s Maďarskom a pri prechode do Rakúska nasledovne:

Medzinárodné označenie	Originálny názov územia	Kategória*)	Spoločné územie a lokalizácia**)	
HUAN10001	Aggteleki karst	CHVÚ/SPA	Slovenský kras	Obr. 5
HUAN20001	Aggteleki karst és peremteruletei	ÚEV/SAC	Slovenský kras	Obr. 5
HUBN20063	Karacs	ÚEV/SAC	Cerová vrchovina	Šiatorská Bukovinka
HUBN20062	Kozepso-lpoly volgye	ÚEV/SAC	- -	Trenč
HUDI10008	lpoly volgye	CHVÚ/SPA	Poiplie	Obr. 6
HUDI10008	lpoly volgye	CHVÚ/SPA	Poiplie	Obr. 6
HUDI10008	lpoly volgye	CHVÚ/SPA	Poiplie	Balog nad Ipľom
HUDI20026	lpoly volgye	ÚEV/SAC	- -	Balog nad Ipľom
HUDI10002	Borzsony és Visegrád-hegység	CHVÚ/SPA	Poiplie	Šahy
HUDI20008	Borzsony	ÚEV/SAC	Alúvium Ipľa	Šahy
AT1125129	Parndorfer platte - Heideboden	CHVÚ/SPA	Sislovské polia	Obr. 7

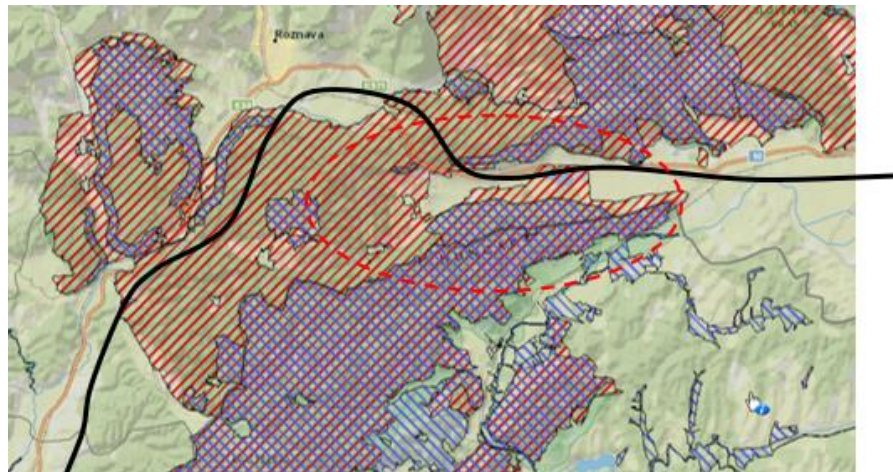
*) CHVÚ – chránené vtáacie územie (SPA)

ÚEV – územie európskeho významu (SAC/SCI)

**) Lokalizáciu predstavuje najbližšia obec alebo geografický pojem, kde je najbližšie miesto širokorozchodnej trate s hranicou chráneného územia na štátnej hranici

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

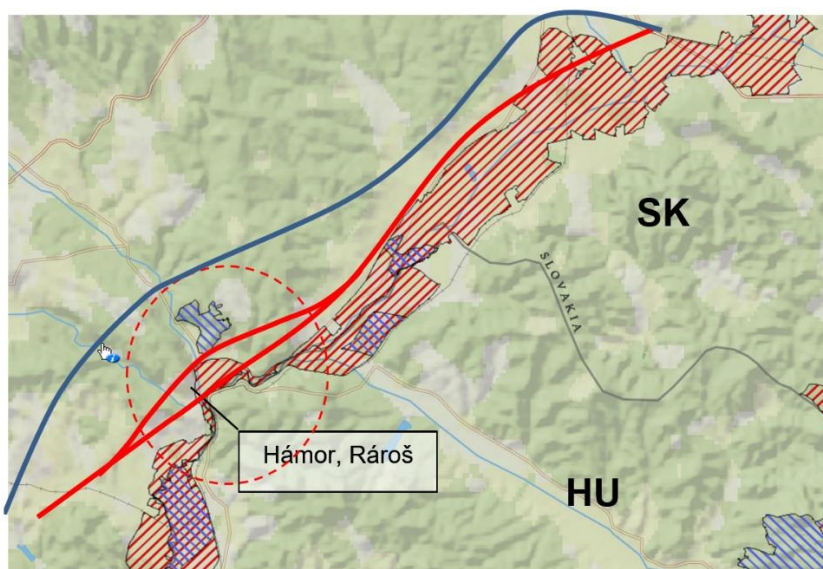
Obr. 5: Mapka navrhovanej trasy cez spoločné cezhraničné územia európskeho významu a chránených vtáčích území Natura 2000 Slovenského krasu / Aggteleki karst.






Pri súčasnej miere poznania sa predpokladá a bude musieť vyhodnotiť potenciálny vplyv len na územie pri lokalite Hámor – Rákoš v prípade preferencie variantu 2 (modrý), kde sa uplatní primerané posudzovanie podľa čl. 6.3. a 6.4. smernice o biotopoch (Smernica Rady 92/43 EHS). Toto posúdenie a vyhodnotenie vplyvov

sa vykoná najmä z dôvodu výberu variantného riešenia v uvedenej lokalite (popísané vyššie) a súčasne sa vyhodnotí aj vplyv na druhy vtákov a ich biotopov, ktoré sú predmetom ochrany spoločného chráneného vtáčieho územia Poiplie a Ipoly volgye.

Obr. 6: Mapka riešenia v lokalite Hámor – Rákoš / Rárospuzsta.



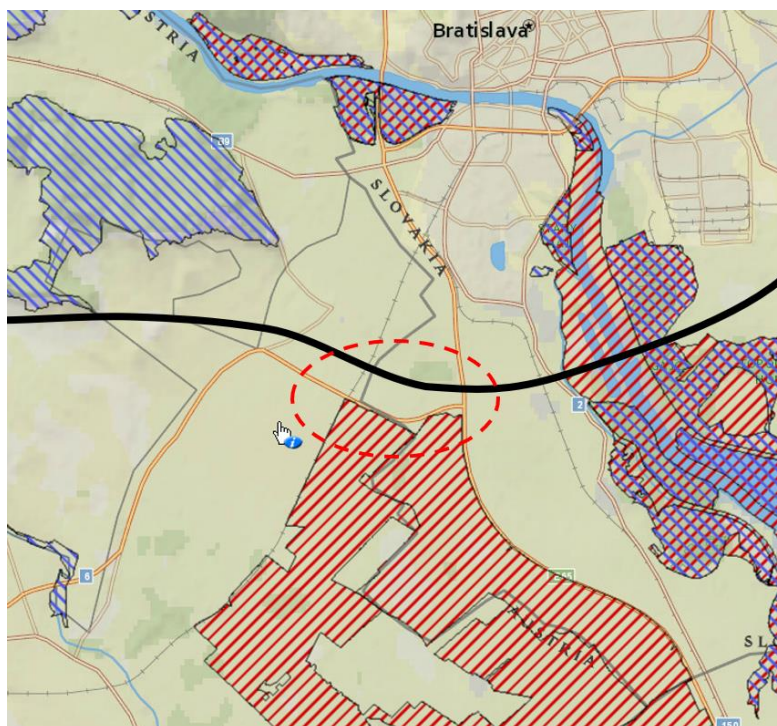
Legenda:

-  chránené vtáče územie (SPA)
-  územie európskeho významu (SAC, SCI)
-  navrhovaná trasa širokorozchodnej trate




Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

V kontaktnej vzdialenosti s Rakúskom sa nachádza spoločné slovensko-maďarsko-rakúske chránené vtáčie územie zamerané najmä na ochranu druhu drop fúzatý (Otis tarda) a ostatných sprievodných chránených druhov vtákov. Na Slovensku je to CHVÚ Syslovské polia. Toto medzinárodne významné územie nebude priamo atakované ani výstavbou a ani prevádzkou širokorozchodnej trate. Pri prekračovaní hraničnej čiary Slovensko-Rakúsko širokorozchodná trať bude vzdialená 678 m od spoločnej hranice CHVÚ (Slovensko - Syslovské polia, Rakúsko - Parndorfer platte – Heideboden).

Obr. 7: Mapka vyznačuje spoločný záujem na ochrane vtákov v oblasti hraníc s Rakúskom



Legenda:

	chránené vtáčie územie (SPA)
	územie európskeho významu (SAC, SCI)
	navrhovaná trasa širokorozchodnej trate

Mapový podklad zdroj vebový portál: <http://natura2000.eea.europa.eu/#>

Z národných chránených území širokorozchodná trať prechádza kotlinami Národného parku Slovenský kras, ktoré tvoria jeho vnútorné ochranné pásmo. Toto územie je súčasne spoločným národným parkom v Maďarsku – Aggteleki Nemzeti Park a súčasne celé územie je zaradené do programu UNESCO Človek a biosféra ako medzinárodná biosférická rezervácia. Trasa širokorozchodnej trate nikde nezasahuje do územia týchto národných parkov.

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

5.2.3. Ostatné identifikovateľné cezhraničné vplyvy

Z negatívnych vplyvov sa pri súčasnej sume poznatkov neprejavili žiadne, ktoré by mali presah cez hranicu, či už na územie a obyvateľov Maďarska alebo územie a obyvateľov Rakúska. Železnica bude plne elektrifikovaná a tak nebude produkovať žiadne znečisťujúce látky do ovzdušia.

Pozitívne ale môžeme brať do úvahy, že sa presunie značná časť tovarov prepravovaných nákladnými autami – kamiónmi a kontajnerovými autami na vlakové súpravy, ktoré budú mať omnoho nižšie až nulové prírastky splodín a znečisťujúcich látok a ktoré by predstavovali možné znečisťovanie ovzdušia na krátke alebo dlhé vzdialenosti.

5.2.4. Odhad medzinárodnej závažnosti vplyvov

Trasa širokorozchodnej trate vedie v dĺžke 375 km výlučne cez územie Slovenska a prechádza do Rakúska, kde pokračuje do koncového terminálu. V tomto úseku sa len na krátkych úsekoch približuje k hraniciam Maďarska do vzdialenosti niekoľko sto metrov (Hámor – Rároš). V týchto úsekoch je pomerne riedke osídlenie na oboch stranách hranice a preto sa neočakávajú výraznejšie vplyvy na životné prostredie a zdravotný stav obyvateľstva. V tejto časti informácie pre cezhraničné posudzovanie klasifikujeme charakter a mieru cezhraničného vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva nasledovne:

Charakter	Miera závažnosti vplyvu*	Eliminácia vplyvu**
Emisie hluku	1+	Hlukové steny
Emitácia a rozširovanie prachu PM10	!2	Čistenie, kropenie
Vplyv stavebnej dopravy	!1+	Optimalizácia
Produkcia odpadov	!1	Zabezpečenie
Vplyv na chránené, najmä migračné druhy vtákov v CHVÚ (SPA)	1++	Monitoring, mitigačné opatrenia
Vplyv na chránené druhy biotopov a rastlín v ÚEV (SAC, SCI)	0	0
Vplyv na chránené územia	0	0
Vplyv na podzemné vody	0	0
Vplyv na povrchové vodné toky a útvary	!1	Dozor nad technologickou disciplínou pri stavbe
Stresové prvky na obyvateľstvo	0	0
Technická seismicita (tunelovanie)	!1	Monitoring
Zmena krajinného vzhľadu a rázu	1	0

*) Závažnosť hodnotená ako významná (2)
menej významná až nevýznamná (1)
žiadna (0)

Potenciál rizík znázornený znakom +, ++, +++ pridaným k miere závažnosti

**) Eliminácia technickými opatreniami uvedenými ako príklad riešenia.

!) Výlučne dočasne len počas výstavby trate

Z uvedeného vyplýva, že závažnosť cezhraničných vplyvov sa týka čiastočne len počas výstavby v špecifických klimatických podmienkach a to najmä prenosom prachu vo veternom období. Vznik a prenos prachu sa bude

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

dať eliminovať vhodnou a rýchlo reakciou na aktuálny stav počasia a veternosti, najmä kropením a polievaním prašných miest, prípadne utlmením stavebnej činnosti.

Miera vplyvu prevádzkového hluku sa bude modelovať na budúcu technológiu prevádzky trate. Hluk bude zmierňovaný až eliminovaný vzdialenosťou trate od najbližších sídiel za hranicami a tam, kde sa ukáže nevyhnutné alebo bude vznesená relevantná požiadavka, tam sa vystavajú účinné protihlukové steny ako súčasť komplexných protihlukových opatrení pozdĺž celej širokorozchodnej trate.

Miera vplyvov na chránené druhy vtákov a chránené vtáčie územia sa bude dať zhodnotiť až po špecifikácii podmienok monitoringu súčasného stavu chránených druhov vtákov, ktoré sú predmetom ochrany cezhraničných chránených vtáčích území a aktuálne zhodnotenie stavu ich biotopov / habitatov. Následne sa zhodnotí aj miera vplyvu výstavby a prevádzky širokorozchodnej trate na tieto záujmy ochrany prírody a v prípade potreby sa prijmu a realizujú primerané kompenzačné a mitigačné opatrenia.

Miera závažnosti ostatných cezhraničných vplyvov je zanedbateľná. Ich dokladovanie sa bude musieť špecifikovať na základe vznesených relevantných požiadaviek zodpovedných orgánov štátnej a verejnej správy.

Na úsekoch širokorozchodnej trate, ktoré sú v blízkosti hraníc s Maďarskom a rakúskom neboli identifikované žiadne iné závažné cezhraničné vplyvy.

6. Popis opatrení zmierňujúcich závažný vplyv na životné prostredie na minimum.

6.1. Počas výstavby:

- sledovanie vývoja klimateckej situácie po celom úseku výstavby a zabezpečenie adekvátnej reakcie na rýchle lokálne zmeny klimateckej situácie a počasia, prevencia voči prívalovým povodňam a suchu;
- v období silnejších horúcich vetrov polievanie stavebných ciest, čistenie od prachu a zamedzenie jeho prenášanie vetrom, čistenie vodou všetkých ostatných ciest, ktoré sa budú využívať na stavbu;
- zamedzenie vzniku depónii stavebných odpadov pozdĺž celej trasy, osobitne v prihraničných oblastiach;
- pri výstavbe tunelov monitorovanie technickej seizmicity pri odstreloch a razení tunelov;
- eliminovať riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd tečúcich do Maďarska;
- nevykonávať také činnosti, ktoré by mohli ohroziť živočíšstvo pri jeho existenčných činnostiach (migrácia, hľadanie potravy a pod) a dodržiavať podmienky a stav ich biotopov / habitatov, nerušiť živočíšstvo, najmä vtáctvo, pri ich životných prejavoch;
- zamedzenie šírenia inváznych druhov rastlín po stavebných objektoch, depóniach a na dokončených častiach stavby pred odovzdaním do užívania;

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

- zabezpečiť účinné bezpečnostné opatrenia voči protizákonným konaniam zameraným na poškodzovanie majetku, krajiny alebo životného prostredia;

6.2. Počas prevádzky:

- eliminácia identifikovaného a verifikovaného hlukového impaktu prevádzky širokorozchodnej trate (prechodu vlakových súprav) výstavbou protihlukových stien a bariér aj na základe dohody s príslušnými orgánmi štátnej a verejnej správy a na základe výsledkov profesionálneho zhodnotenia a modelovania šírenia prevádzkového hluku z prechodu vlakových súprav, ktorý by mal dosah aj cez hranice;
- spoločné zhodnotenie vplyvov na záujmy ochrany prírody, osobitne záujmov európskeho významu (územia NATURA 2000) a iné cezhraničné chránené záujmy, na vybraných úsekoch v tesnej blízkosti štátnych hraníc vykonanie spoločného monitoringu chránených druhov vtákov a stavu ich biotopov, v prípade potreby a oprávnených požiadaviek realizovať prijaté opatrenia;
- eliminovať riziká kolízií migrujúcich druhov zvierat na cezhraničných biokoridoroch výstavbou environmentálne primeraných častí stavby;
- zamedzenie osvetlenia trate a jej zariadení, ktoré by ovplyvnilo krajinu a obydľia na druhej strane hraníc,
- spracovať a dodržiavať havarijný plán a pravidelné kontroly stavu zariadení a strojného vybavenia, prevencia rizík a pravidelný monitoring vplyvov na vybrané zložky životného prostredia;
- vybudovať cezhraničný a funkčný režim výmeny informácií o životnom prostredí (napr. migrácii živočíchov) a prevencii rizík a havarijných stavov.

7. Uvedenie konkrétnych použitých metód prognózovania a východiskových predpokladov, na ktorých sú založené, ako aj zodpovedajúcich použitých údajov o životnom prostredí.

Nakoľko sa jedná o veľký dopravný projekt, ktorý predstavuje dlhú a zložitú líniovú stavbu a následne prevádzkovanie a manažment dopravy na širokorozchodnej trati, takýto zámer podlieha mimoriadne veľkému záberu zhodnotenia stretov a riešení jednotlivých komponentov stavby a prevádzky. Ako je uvedené vyššie, v tejto etape je proces posudzovania vplyvov vrátane medzinárodného cezhraničného posudzovania zameraný najmä na environmentálnu uskutočniteľnosť popísaného zámeru, ku ktorému ako k projektu sa prikráča až po rozhodnutí, či je projekt uskutočniteľný zo všetkých aspektov a bude sa dať zrealizovať. Preto sa v tejto etape posudzovania vplyvov veľmi dôsledne riešia všetky možné vplyvy a následky výstavby a prevádzky zámeru. Metódy posudzovania sú preto jednoznačne objektívne a podľa záväzných metodík a platnej legislatívy. Hodnotenie vykonáva profesionálny tím združený v overenej projektovej organizácii, ktorí absolvovali značné množstvo procesov posudzovania. Spoločnosť Valbek SK s.r.o., Bratislava ako súčasť medzinárodného konzorcia BVO (Bernard-Valbek-Obermeyer, Viedeň) povereného na vykonanie analýz uskutočniteľnosti, je poverená na zhodnotenie environmentálnej uskutočniteľnosti na území Slovenska, ktoré sa mimo iné rieši

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

komplexným a objektívnym procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona EIA a jeho vykonávacích predpisov, podľa medzinárodného práva (Dohovor o cezhraničnom posudzovaní vplyvov na životné prostredie – Espoo, Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie a ďalších právnych aktov a zmlúv a jej aktualizácie) a podľa zaužívaných procesných krokov a metodík. V súčasnosti sa predkladá zámer navrhovanej činnosti v rámci priblíženia a určenia podmienok ďalšieho a komplexného zhodnotenia vplyvov na základe stanovísk dotknutých orgánov, stretov záujmov, prezentácie a požiadaviek štátnej a verejnej správy a samosprávy, množstva obcí a širokej verejnosti. Počas celého zhodnotenia bude sa základný tím dopĺňať o ďalších expertov na danú konkrétnu problematiku, ktorá vystane z požiadaviek ďalšieho hodnotenia vyjadreného rozhodnutím Ministerstva životného prostredia SR. Predpokladá sa úzka spolupráca s organizačnými zložkami Štátnej ochrany prírody SR ako i ďalšími odbornými štátnymi inštitúciami a orgánmi verejnej samosprávy.

Z vyššie uvedených potenciálnych vplyvov na životné prostredie sa mimoriadne zodpovedne pristúpilo k hodnoteniu emitácie hluku z prevádzky širokorozchodnej trate. To sa týka celej dĺžky trate s modelovaním vplyvov a dosahu hluku aj za hranice štátu. Hlukové analýzy a vplyvy vrátane cezhraničných sa začalo vykonávať špičkovým pracoviskom na hodnotenie emitácie hluku a jeho vplyvov na zdravie obyvateľstva a na živú prírodu. V ďalšej etape posudzovania sa hlukovou a rozptylovou štúdiou navrhnu technické riešenia na elimináciu vplyvu hluku okrem iného aj vybudovaním účinných protihlukových stien a zábran a to aj na hraničnom území alebo využitím morfológie a vegetácie krajiny.

Osobitným procesom bude zhodnotenie vplyvov na predmety ochrany prírody, osobitne v chránených vtáčích územiach v rámci sústavy Natura 2000, ktoré sa nachádzajú v hraničných oblastiach a majú spoločné ciele ochrany chránených druhov vtákov a ich biotopov / habitatov. V prípade vznesenej a špecifikovanej požiadavky sa zhodnotí aktuálny stav ochrany chránených druhov vtákov na konkrétnom dotknutom území a stav ich biotopov / habitatov a posúdi možný vplyv prevádzky širokorozchodnej železnice na priaznivý stav ochrany. V osobitných prípadoch a na základe nevyhnutnej požiadavky a potreby sa pristúpi aj k posudzovaniu vplyvov navrhovanej činnosti podľa čl. 6.3. a 6.4. smernice o biotopoch (appropriate assessment) na ktorú má spoločnosť Valbek SK s.r.o. pripravené primerané a expertné kapacity. Uvedené posúdenie sa bude vykonávať v úzkej súčinnosti so zložkami ŠOP SR a cezhraničnými odbornými organizáciami ochrany prírody.

V tejto fáze posudzovania vplyvov, vrátane prognózovania cezhraničných vplyvov, sa hodnotenie realizuje najmä vlastnými expertnými kapacitami a predbežným terénnym prieskumom a hodnotením. Okrem toho boli oficiálne získané (zakúpené) dáta zo Štátnej ochrany prírody SR a manažmentových jednotiek správ chránených území, údaje z Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra týkajúcich sa geologickej stavby v rámci širšieho okolia navrhovanej železnice s dôrazom na mesta výstavby tunelov a inžiniersko-geologické údaje týkajúce sa zosuvov a svahovej a seizmickej stability. Spracovali sa údaje o klimatických a poveternostných parametroch (Slovenský hydrometeorologický ústav), základné rozšírenie chránených kategórií poľnohospodárskych pôd (Výskumný ústav pôdoznalecký a ochrany pôd) a povrchových

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

a podzemných vodných útvarov (Slovenský vodohospodársky podnik, Výskumný ústav vodného hospodárstva). Boli preskúmané mnohé ďalšie zdroje dát z územných plánov obcí, miest a krajov a z aktuálne platných regionálnych strategických dokumentov. Vytvorili sa prvé kontakty na miestnych znalcov alebo profesné organizácie, napr. miestne skupiny Slovenskej ornitologickej spoločnosti, ktoré monitorujú stav vtáctva vo vybraných územiach, jaskyniari (Slovenský kras), rybári a ochranárske združenia pri chránených územiach.

Navrhovateľ si takto vytvoril komplexnú databázu o aktuálnom stave životného prostredia v trase navrhovanej železnice na území Slovenska a v prieniku cez hranice, kde sa tento návrh priblíži najmä k hraniciam s Maďarskom. Sú vytvorené a zabezpečené dostatočné odborné kapacity na doplnenie týchto dát tak, aby sa dalo objektívne zhodnotiť vplyvy navrhovaného projektu presahujúce hranice Slovenska, najmä na územie a obyvateľov Maďarska. Nakoľko ide o spoločný projekt s Rakúskom, hodnotenie cezhraničných vplyvov navrhovaného projektu na územie Rakúska sa vykoná spoločne a porovná sa s vyhodnotenými vplyvmi identifikovanými na území Slovenska. Podobne sa bude postupovať aj v územiach kontaktnej vzdialenosti s územím Maďarska nakoľko sa neočakáva, a nie je príčina, že cezhraničné vplyvy v smere do Maďarska budú iné aké sa determinujú na hraniciach s Rakúskom. V prípade potreby si vyžiadame aj ďalšie sprievodné a potrebné dáta z databáz dotknutých krajín na celkové a objektívne zhodnotenie vplyvov širokorozchodnej trate na územie Slovenska ale najmä na územie a obyvateľov susedných krajín.

8. Identifikácia nedostatkov v poznaní a neurčitostí zistených pri zhromažďovaní požadovaných informácií.

V celom procese prípravy sprievodnej dokumentácie a analýz územia, kde sa plánuje trasa širokorozchodnej železničnej trate, boli a budú používané štandardné metódy získavania a hodnotenia súčasného stavu životného prostredia, krajiny a legislatívnych a normatívnych požiadaviek. V súčasnej etape hodnotenia vrátane medzinárodného posudzovania cezhraničných vplyvov neboli zistené také nedostatky a neurčitosti, ktoré by neumožnili objektívne zhodnotiť cezhraničný vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Ostatné informácie nevyhnutné na prognózovanie cezhraničných vplyvov a prijímanie opatrení sa vykonávajú v úzkej súčinnosti so zahraničnými odborníkmi a po špecifikácii ďalších požiadaviek zo strany dotknutých orgánov v rámci medzinárodného posudzovania.

9. Ak je to potrebné, návrh monitorovacích a manažerských programov a iných plánov poprojektovej analýzy.

V rámci procesu EIA sa postupne budú špecifikovať nadväzujúce monitorovacie a hodnotiace programy, ktoré sa zavedú v prípade rozhodnutia o ďalšom postupe a prípravy projektu na jeho realizáciu. Tieto sa budú týkať jednak opatrení a programov počas výstavby celej trasy širokorozchodnej železnice a jednak monitorovacích a manažerských programov a opatrení po jej uvedení do prevádzky. Nakoľko však toto prichádza do úvahy najskôr po roku 2028, tieto programy a opatrenia budú musia byť v súlade s vtedy platnou legislatívou a normami ochrany životného prostredia, ktoré sa v súčasnej dobe nadávajú predvídať, jednak zo strany národných rámcov dotknutých krajín a jednak z úrovne komunitárneho práva Európskej únie.

10. Zhrnutie netechnického charakteru

Dokument pre medzinárodné posudzovanie vplyvov na životné prostredie predkladá informáciu o navrhovanom projekte, ktorým je predĺženie širokorozchodnej železničnej trate nadväzujúcej na súčasnú širokorozchodnú železniciu, ktorá končí pri Košiciach pri obci Haniska. Projekt je medzinárodný a pripravuje sa v spolupráci s Rakúskom, Ukrajinou a Ruskom, širokorozchodná železnica bude pokračovať až do Rakúska. Trasa je navrhovaná tam, kde je to umožnené, v súbehu so súčasnou železnicou vedúcou z Košíc, cez Rožňavu, Rimavskú Sobotu a Lučenec. Tu sa odkláňa od jestvujúcej trati a pokračuje novovybudovaným koridorom popri hraniciach s Maďarskom. Za obcou Šahy pokračuje v smere na Nové Zámky, kde sa spája s jestvujúcou železnicou a pokračuje v jej koridore až po mesto Senec. Toto mesto obchádza novou trasou južne od Bratislavy, tu prechádza dlhým mostom cez Dunaj a pri obci Jarovce vchádza na územia Rakúska. V trase spoločného koridoru s jestvujúcou traťou sa predpokladá aj rekonštrukcia súčasnej traťovej infraštruktúry. Po celej trase bude veľké množstvo mostov a cca 50 km tunelov aby sa dodržala výšková niveleta a preklenuli morfológické štruktúry krajiny. Širokorozchodná železnica sa plánuje vybudovať ako jednokoľajná na rýchlosť 120 km /hod. Po trase budú vybudované dvojkoľajné výhybne, kde sa budú stretávať oproti sebe idúce vlaky. Pri meste Nové Zámky sa plánuje vybudovať rozsiahly prekladový terminál, jediný na území Slovenska. Doprava bude organizovaná na vysoko automatizovanom princípe, predpokladá sa frekvencia 4 vlakov za hodinu, vždy dva a dva z každej strany. Vlakové súpravy budú zamerané dominantne na prepravu nákladov, prevádzka sa očakáva 20 hodín denne.

Na úseku od Slovenského Krasu (Moldava nad Bodvou) až po mesto Šaľa navrhovaná trať sa priblíži k hraniciam s Maďarskom. Po mesto Lučenec bude vedená v rekonštruovanom súčasnem železničnom koridore. Pred Lučencom sa odkloní cez dolinu rieky Ipel až po mesto Šahy a v tomto úseku sa približuje k hranici s Maďarskom, v niektorých úsekoch na vzdialenosť niekoľko sto metrov vo variante 2. Najbližšie miesto k štátnej hranici je v lokalite Hámor cca 200 m. K Rakúsku sa návrh širokorozchodnej trate priblíži za obcou Jarovce, kde prechádza cez hranicu pri obci Kittsee do Rakúska a pokračuje po terminál na jeho území. Tento úsek v Rakúsku je posudzovaný osobitne podľa legislatívy Rakúskej republiky vrátane medzinárodného posudzovania.

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa v tomto štádiu posudzovania identifikovali v dvoch úrovniach – potenciálne vplyvy počas výstavby a potenciálne vplyvy počas prevádzky širokorozchodnej trate. Žiadne z týchto identifikovateľných vplyvov nemá závažný vplyv na stav životného prostredia a zdravie obyvateľstva za hranicami štátu, resp. nebol identifikovaný akýkoľvek vplyv. Vplyvy počas výstavby sa týkajú len občasnej zvýšenej prašnosti na úsekoch stavby v blízkosti hraníc počas suchých a veterných dní, čo sa veľmi účinne eliminovať viacerými opatreniami. Cezhraničné možné vplyvy na spoločné záujmy ochrany prírody v chránených územia vyhlásených v hraničných oblastiach počas výstavby ako aj počas prevádzky sa budú priebežne vyhodnocovať vo vyšších etapách procesu posudzovania vplyvov, v prípade potreby aj procesom primeraného posudzovania (appropriate assessment) podľa príslušných ustanovení komunitárneho práva Európskej únie (smernica o biotopoch, smernice o cezhraničnom posudzovaní). Do tohto procesu budú prizvaní

Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska

aj odborníci a kompetentní zástupcovia Maďarska a Rakúska podľa vznesených požiadaviek a návrhov v rámci procesu cezhraničného posudzovania.

Výsledky medzinárodného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie sa stanú podkladom pre zhodnotenie environmentálnej uskutočniteľnosti celého medzinárodného projektu tak, ako je opísaný v iných dokumentoch. Je vo vysokom záujme všetkých zainteresovaných strán aby sa projektom nevyvolali také neprijateľné predpokladané vplyvy na životné prostredie, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice, pre ktoré by sa stal celý projekt neuskutočniteľný a z hľadiska environmentálnej efektivity neprijateľný. Realizácia projektu by mala priniesť nadnárodné ekonomické ale aj environmentálne prínosy, najmä preskupením značného objemu prepravy tovarov z lodí a nákladných aut na modernú a rýchlu železnicu s minimálnym vplyvom na životné prostredie vrátane mitigácie prírastkov zmeny klímy. V súčasnom stave posudzovania neboli identifikované a verifikované žiadne potenciálne vplyvy, ktoré by poškodili alebo ohrozili prvky alebo časti životného prostredia alebo záujmy ochrany prírody na národnej, medzinárodnej a najmä európskej úrovni v sústave Natura 2000.

Nepredpokladá sa preto, že pokiaľ sa nebudú identifikovať významné vplyvy na území Slovenska, ktoré sú v súčasnosti v procese posudzovania vplyvov, cezhraničné vplyvy nebudú odlišné od vplyvov (pozitívnych a negatívnych) prognózovaných na Slovensku. V prípade potreby a vznesených požiadaviek sa navrhnu aj kompenzačné alebo zmierňujúce opatrenia, ktoré eliminujú akékoľvek cezhraničné vplyvy navrhovaného projektu.

Spracovaním správy (správ) o hodnotení vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, cezhraničného posudzovania a v prípade požiadaviek aj primeraného posúdenia vplyvov na územia Natura 2000 v tomto variante 1, sa dospeje k ďalším poznatkom a optimalizácii možného riešenia realizácie zámeru a tieto podklady poslúžia ku konečnému rozhodnutiu, či je uvedený zámer uskutočniteľný z hľadiska záujmov ochrany životného prostredia, krajiny a verejného záujmu ochrany prírody.

Kontakt pre ďalšie informácie:

Valbek SK. s.r.o.

<http://www.valbek.eu/sk/spolocnosti/valbek-sk/>

Kutuzovova 11

831 03 Bratislava

Slovenská republika

peter.straka@valbek.sk

Prílohy

1. Prehľadná situácia Mierka 1 : 300 000
2. Hlavné variantne riešené úseky (viď znázornenie výrezov v Prílohe 2.)
 - 2.1 Mierka 1 : 75 000
 - 2.2 Mierka 1 : 50 000
 - 2.3 Mierka 1 : 50 000
 - 2.4 Mierka 1 : 75 000
 - 2.5 Mierka 1 : 100 000
 - 2.6 Mierka 1 : 50 000
 - 2.7 Mierka 1 : 75 000
 - 2.8 Mierka 1 : 100 000
 - 2.9 Mierka 1 : 25 000
 - 2.10 Mierka 1 : 50 000
 - 2.11 Mierka 1 : 50 000
 - 2.12 Mierka 1 : 100 000
3. Anglický preklad dokumentácie
4. Maďarský preklad dokumentácie
5. Nemecký preklad dokumentácie

Miesto a dátum vypracovania

Bratislava, november 2018

Spracovatelia dokumentácie

RNDr. Peter Straka, PhD., vedúci riešiteľ

RNDr. Eva Pauditšová, PhD.

Mgr. Branislav Kundrák

Mgr. Tomáš Černohous

Róbert Kováč

Ing. Peter Groidl

Ing. Ján Šimo, CSc.

Ing. Mgr. Michal Bugala

Vybraní experti spoločností Valbek s.r.o., Bratislava a Bernard Ingenieure ZT GmbH, Viedeň

Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru a podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa

Prof. Dr. Anton Dulak

Projektový manažér

RNDr. Peter Straka, PhD.

Vedúci riešiteľ