



Investor:
**Železnice Slovenskej republiky,
Bratislava**
Klemensova 8, 813 61, Bratislava



ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné



SPRÁVA O HODNOTENÍ NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

marec 2015

Združenie dodávateľov RDS

Líder združenia:



Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3

Člen združenia:



Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava

Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Navrhovateľ: Železnice Slovenskej republiky, Bratislava

Názov zámeru: ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou-Humenné

Dotknutá obec

Okres: Michalovce

Dotknuté obce: Bánovce nad Ondavou, Laškovce, Šamudovce, Pozdišovce, Krasnovce, Michalovce, Petrovce nad Laborcom, Nacina Ves, Voľa, Pusté Čemerné, Strážske.

Okres: Humenné

Dotknuté obce: Brekov, Humenné, Kochanovce, Udavské, Hažín nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou.

Termín začatia a ukončenia prác: Začiatok a ukončenie výstavby nie je v súčasnosti definované. Pri Variante 1, 2 a Variante 3 sa predpokladá trvanie realizácie úseku 2 roky.

Účel stavby: Účelom projektu je vytvorenie podmienok pre vznik moderného fungujúceho dopravného systému v nadväznosti na systém integrovanej koľajovej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obslužnosť a prepojenie Košíc na ostatné regióny východného Slovenska. Zohľadní vyťaženosť cestnej a železničnej infraštruktúry v regióne pri preprave osôb a tovarov, zvlášť dennú prepravu cestujúcich z Košíc do Humenného autami, autobusmi a vlakmi, s cieľom priviesť kvalitnú železničnú dopravu bližšie k zdrojom a cieľom ciest cestujúcich. Taktiež zohľadňuje snahu prepravovať hromadné substráty a tovary do a z firiem sídliačich v Strážskom a Humennom nákladnými automobilmi a vlakmi.

Stručný technický popis:

Riešená trať je umiestnená v poľnohospodársky využívanej krajine. Železničné stanice Michalovce a Humenné sú situované v zastavaných územiach týchto miest. Zastávky sú situované v okrajových častiach obcí.

Z hľadiska administratívneho členenia železničnej siete Slovenska je riešená elektrifikácia a súvisiace úpravy súčasťou troch tratí :

Michalany – Medzilaborce – Lupków (PKP) číslo 103 A (191)

- Humenné – Stakčín číslo 104 B (196)

- Prešov – Humenné číslo 107 D (193)

Trate č. 103 A (191) a 107 D (193) sú II. kategórie – významné trate z vnútroštátneho hľadiska. Trať je v celej dĺžke jednokoľajná v časti úseku elektrifikovaná. Na trati č. 103 A (191) je v súčasnosti elektrifikácia jednosmernou sústavou 3 kV ukončená v ŽST Bánovce nad Ondavou.

Vzhľadom na veľký rozsah stavby, bola stavba rozdelená na menšie úseky – ucelené časti stavby (UČS). V zásade bola trať rozdelená na železničné stanice (ŽST) a medzistaničné úseky trate. Kilometrické polohy uvedené pri jednotlivých častiach stavby slúžia výlučne na orientáciu.

Navrhovaná činnosť rieši primárne elektrifikáciu v predmetnom úseku trate v dĺžke cca 33,500 km. Celkovo však spracováva všetky nasledujúce odbory:

21. Železničné zabezpečovacie zariadenia
22. Oznamovacie zariadenia
23. Dielenská technológia (výťahy, náhradný zdroj elektriny)
24. Silnoprúdová technológia (trafostanice, motorické a ovládacie rozvody), energetické zariadenia
25. Radiofikácia
26. Elektrická požiarňa signalizácia (EPS)
27. Poplachový systém narušenia (PSN) a priemyselná televízia (PTV)
29. Kontrola a riadenie TP NET – technologický proces napájania elektrifikovaných tratí
31. Príprava územia (búracie práce, terénne úpravy, výrub stromov)
32. Železničný spodok, železničný zvršok, železničné nástupištia, priepusty
33. Mosty a umelé stavby (železničné aj cestné)
34. Pozemné stavby (budovy, nástupištné prístrešky, naklad. a vykladacie rampy, spevnené plochy, oplotenia, kabelovody, sadové a parkové úpravy)
35. Trakčné vedenie a energetika (TV trakčné vedenia, NS napájacie stanice, SpS spínacie stanice, rozvody nízkeho napätia (nn) a vysokého napätia (vn), t.j. trafostanice, VO vonkajšie osvetlenie)
36. Slaboprúdové rozvody
37. Inžinierske siete (voda, kanalizácia, plyn,)
38. Cesty a prístupové komunikácie

Odhad nákladov: nulový variant -

Variant 1 - podľa záväzného pokynu:	98 735 999,86 €
Variant 2 - maximálny variant:	79 299 001,86 €
Variant 3 - minimálny variant:	73 974 862,36 €

Pre návrh optimálneho variantu boli použité nasledovné kritériá:

Technicko-ekonomické a dopravné kritériá

- celkové investičné náklady
- ekonomická efektívnosť investície
- vplyv na bezpečnosť a komfort trasy

Kritériá vplyvov na obyvateľstvo

- vplyv hluku na bývajúcce obyvateľstvo v dotyku s železnicou
- vplyv imisií z prevádzky na kvalitu ovzdušia
- vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby

Kritériá vplyvov na socioekonomické prostredie

- vplyv úsporu času cestujúcich a tovaru
- vplyv na rozvoj cestovného ruchu

- vplyv na rozvoj územia

Kritériá vplyvov na prírodné prostredie

- vplyvy na pôdu a horninové prostredie

- vplyv na podzemné a povrchové vody

- vplyvy na biotu a prvky ÚSES

Výber optimálneho variantu, alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované variant

Porovnaním variantných riešení na základe uvedených kritérií môžeme konštatovať nasledovné :

Technicko ekonomické a dopravné kritéria

Z hľadiska dopravných kritérií strategického charakteru vychádza najlepšie variant, ktorý predstavuje modernizáciu trate na najvyššej možnej úrovni, čo v danom prípade zohľadňujú všetky varianty okrem nulového variantu s najvyššou traťovou rýchlosťou v celom úseku Bánovce nad Ondavou – Humenné 120 km/h obmedzeniami v oblúku pred ZST Michalovce na rýchlosť $V = 70$ km/h a v ZST Strážske prechodom cez výhybky rýchlosťou $V = 50$ km/h potenciálnym zrýchlením železničnej dopravy a prepojením Košíc na ostatné regióny východného Slovenska.

Ak sa berie do úvahy konkrétne dopravné riešenie vyzerajú varianty 2, 3 rovnocenné s tým, že Variant 3 je výhodnejší v tom, že sú vylúčené protihlukové opatrenia, ktoré by v prípade realizácie Variantu 1 a 2 zvýšili investičné náklady a tým by bola ohrozená možnosť financovania predmetnej stavby z fondov EÚ.

Varianty 2 a 3 sú podľa dopravných kritérií rovnocenné s vyššou preferenciou **Variantu 3**.

Technicko ekonomické kritéria

Rozhodujúcimi ukazovateľmi sú ekonomická náročnosť a efektívnosť a technická náročnosť. Predpokladané náklady na jednotlivé varianty sú nasledovné:

Variant 1 podľa záväzného pokynu - 98 735 999,86 mil. €

Variant 2 minimálny variant - 78 299 001,86 mil. €

Variant 3 minimálny variant bez protihlukových opatrení - 73 974 862,36 mil. €

Na základe posúdenia parametrov jednotlivých variantov je možné konštatovať:

- všetky varianty sú technicky a prevádzkovo realizovateľné,
- najlepším riešením z ekonomického hľadiska je Variant 3, ktorý je ekonomicky efektívny,
- z hľadiska financovania vyžaduje projekt dotácie pre fázu realizácie, ale aj pre fázu prevádzky (finančná udržateľnosť projektu musí byť garantovaná MDVRR),

Celkovo z hľadiska technicko - ekonomických kritérií možno považovať za vhodnejší **Variant 3**.

Vplyv na obyvateľstvo

Identifikované vplyvy počas výstavby a prevádzky na obyvateľstvo možno na úrovni súčasného poznania dotknutého územia a po vypracovaní podrobných prieskumov hodnotiť ako únosné v danom životnom prostredí.

Na základe hlukovej štúdie (pozri Prílohu – Protokol zmerania) a výsledku výpočtu nulového a navrhovaného stavu v riešenom území dochádza v niektorých častiach obcí k prekročeniu prípustných hodnôt hluku z prevádzky žel. trate č. 191 (bez elektrifikácie) pre **súčasnú situáciu a nulový stav** a rovnako dochádza aj k prekročeniu prípustných hodnôt hluku z prevádzky železničnej trate č. 191 pre výhľadový - **navrhovaný stav, aj keď sa akustická situácia v okolí trate výrazne zlepší. Vo všeobecnosti platí, že prevádzkovaním elektrifikovaných tratí v porovnaní s dieselovou trakciou sa znižuje hlučnosť v ich okolí priemerne o 2 až 3 dB pri nezmenenej rýchlosti vlakov. Treba si však uvedomiť, že 3 dB znamenajú zdvojnásobenie akustickej energie, keďže sa jedná o logaritmickú funkciu, a naopak, každé zníženie hluku o 3 dB znamená zmenšenie akustickej energie na polovicu v logaritmickú závislosti.**

Na šírenie akustickej energie majú vplyv emisné parametre, ktoré sú určené rôznou úrovňou rekonštrukcie trate v jednotlivých úsekoch, rozdielnou rýchlosťou, rozdielnym počtom a druhom vlakov s rôznym podielom kotúčových bŕzd. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejaviť pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit.

Z dôvodu prekročenia prípustných hodnôt hluku z prevádzky železničnej trate pre výhľadový -navrhovaný stav boli v protihlukovej štúdii navrhnuté akustické opatrenia vo forme protihlukových clôn pozdĺž železničnej trate ako aj parametre jednotlivých clôn.

Z vyhodnotenia akustickej situácie s uvažovaním tlmenia zdroja hluku navrhovanými PHC, je možné z výpočtu predpokladať, že v území nedôjde k prekročeniu prípustných hodnôt hluku z prevádzky žel. trate č.191 – stavba „ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“.

Z hľadiska vplyvu hluku na obyvateľstvo sú vhodnejšie Varianty 1. a 2, ale vzhľadom k tomu, že predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie je elektrifikácia trate s vykonaním nevyhnutnej údržby trate a realizácia protihlukových opatrení bude vykonaná v budúcnosti v rámci modernizácie trate odporúčame **Variant 3** s nižšími investičnými nákladmi.

Vplyv na socioekonomické prostredie

Významným pozitívnym socioekonomickým vplyvom navrhovanej činnosti vo všetkých variantných riešeniach bude úspora času cestujúcich a úspora času prepravy tovaru. Úspora času cestujúcich a prepravy tovaru bude dosiahnutá zvýšením maximálnej traťovej rýchlosti, zmenou tracie, odstránením pobytu v železničnej stanici Trebišov pri preprahu rušňov. Ekonomické efekty sa prejavajú predovšetkým u finálnych zákazníkov predmetného úseku železničnej trate poklesom ich nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb. Sociálne efekty sa prejavujú u užívateľov tratí zvýšením ich bezpečnosti a znížením negatívnych účinkov na životné prostredie. Pre rozvoj cestovného ruchu okrem polohy voči hlavným centráram osídlenia je dôležitá aj dostupnosť dopravnej infraštruktúry.

Variant 2 oproti Variantu 1 zohľadňuje nákladovosť jednotlivých prvkov v rozsahu stanoveného v Záväznom pokyne investor (Variant 1) a riešenie je minimalizované na prvky, ktoré zabezpečia elektrifikáciu trate a jej funkčnosť pri zohľadnení ekonomickej efektívnosti stavby. Variant 3 – minimálny variant ale bez protihlukových stien je totožný s Variantom 2.

Z hľadiska vplyvov na socioekonomické prostredie možno považovať za vhodnejší **Variant 3.**

Kritériá vplyvov na prírodné prostredie

Posudzovaná činnosť v žiadnom variante nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných území národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, vyčlenených v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení. Platí tu prvý stupeň ochrany. Hodnotnejšie časti krajiny, ktoré sú predmetom ochrany vo vyšších stupňoch v zmysle zákona sa nachádzajú v širšom zázemí stavby a navrhovaná rekonštrukcia trate na ne nemá žiadny priamy vplyv. Z hľadiska porovnania vplyvov variantov posudzovanej činnosti na prvky ÚSES sú tak počas výstavby ako aj počas prevádzky identické.

Z inventarizačného prieskumu drevín je zrejmé, že rozšírenie nelesnej drevinovej vegetácie je kvôli intenzívnemu obhospodarovaniu krajiny značne obmedzené. Nelesná vegetácia sa vyskytuje v dotknutom území najmä v okolí železničnej trate. Výrub stromov v prípade realizácie samotnej elektrifikácie a kabeláže zabezpečovacej a oznamovacej techniky bude vykonávaný v ochrannom pásme ŽSR v priestore jestvujúcej železničnej trate v obode dráhy. V prevažnej miere sa jedná o náletové dreviny zanedbaných plôch, čomu zodpovedá aj druhové zloženie porastov. Výrub sa bude vykonávať v mimo vegetačnom období, čím sa eliminuje riziko zničenia hniezd vtákov.

Stavebné práce budú vykonávané mimo hlavného reprodukčného obdobia živočíchov. Po ukončení prác a v prípade rekultivácie biotopov sa predpokladá ich opätovný návrat.

Navrhovaná činnosť si nevyžiada trvalý záber poľnohospodárskej pôdy ani nové trvalé rozdelenie pozemkov. Dočasný záber pôdy nevyhnutný pre etapu výstavby bude po ukončení stavebných prác zrekultivovaný a vrátený do poľnohospodárskeho pôdneho fondu.

Pri elektrifikácii trate a výstavbe súvisiacich objektov (mostných objektov) môže dôjsť k lokálnemu splachu rozrušenej zeminy do povrchového toku. V období prevádzky elektrifikovanej trate sa nepredpokladá vznik znečistených vôd.

Trasa železnice vedie v úseku od stanice Bánovce nad Ondavou – Humenné na násype. Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada len malé zásahy do súčasného terénu a tým aj do horninového prostredia. Stavba nevyvolá svahové pohyby alebo eróziu. Vzhľadom na rozsah stavebných prác je riziko znečistenia horninového prostredia minimálne.

Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie, biotu a prvkov ÚSES odporúčame **Variant 3.**

Na základe takto vykonaného porovnania variantov navrhujeme na realizáciu **Variant 3.**

Variant „bez projektu“

- nulový variant t.j. variant v ktorom je počas celého hodnotiaceho obdobia zachovaný súčasný stupeň technického stavu zariadení železničnej infraštruktúry, dožitá zariadenia sú nahradzované rovnocennými zariadeniami z hľadiska technickej úrovne a výkonnosti (ide o hypotetický variant umožňujúci posúdenie efektívnosti navrhovaných variantov),
- variant prirodzeného vývoja t.j. variant ktorý predstavuje „prirodzený vývoj“ technického stavu zariadení železničnej infraštruktúry počas hodnotiaceho obdobia. Prevádzkyschopnosť existujúcich zariadení bude udržiavaná formou opráv resp. výmeny (modernizácie) technicky dožitých zariadení za zariadenia dostupné v tom čase na trhu (ide o reálny variant umožňujúci posúdenie ekonomickej efektívnosti variantných riešení).

Vzhľadom na súčasný stav zariadení (najmä stav zabezpečovacieho zariadenia) a skutočnosť, že investor zadefinoval priamo v zadaní parametre jednotlivých variantov bude pre posúdenie ekonomickej efektívnosti navrhovaného variantu elektrifikácie trate použitý ako variant „bez projektu“ variant prirodzeného vývoja.

Variant „bez projektu“ predstavuje :

- postupnú modernizáciu najmä zabezpečovacieho zariadenia a ňou vyvolané najnutnejšie úpravy ostatnej infraštruktúry (v r. 2025 modernizácia staničného zabezpečovacieho zariadenia v železničnej stanici Humenné),
- prostú reprodukciu ostatných prvkov železničnej infraštruktúry a úpravy zariadení vychádzajúce zo splnenia požiadaviek legislatívy pri zachovaní súčasných technických parametrov.

V tomto variante nie je realizovaná elektrifikácia trate ani terminál integrovanej osobnej prepravy Michalovce.

Z uvedených dôvodov je výhodnejší navrhovaný **Variant 3**.

Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť vo všetkých variantných riešeniach predstavuje v porovnaní s nulovým variantom optimálne riešenie zabezpečujúce predovšetkým:

- ekologicky prijateľnejšiu prevádzku,
- ochranu obyvateľov pred nadlimitnou hlukovou záťažou z dopravy,
- úspora času cestujúcich a úspora času nákladnej dopravy,
- vytvorenie bezpečného prostredia na staniciach a zastávkach a staniciach,
- vytvorenie podmienok pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou,
- vytvorenie bezpečných a technicky kvalitnejších cestných priecestí.

Hlavným rozdielom medzi variantnými riešeniami je ekonomická návratnosť investície. Na základe výpočtov pre stanovenie ekonomickej efektívnosti posudzovanej investície (elektrifikácia trate) bola použitá metóda analýzy nákladov a prínosov (CBA). Na základe tejto analýzy predstavuje **Variant 1** svojou investičnou náročnosťou **riešenie neefektívne s nenávratnou investíciou**.

Varianty 2 a 3 predstavujú ekonomicky návratnú investíciu, pri súčasnom zabezpečení ekologickej a bezpečnej prevádzky železničnej trate.

Nulový variant v porovnaní s variantnými riešeniami navrhovanej činnosti nie je schopný dosiahnuť požadované parametre, ktoré musia spĺňať železničné trate v zmysle európskych dohovorov.

Na základe posúdenia parametrov jednotlivých variantov je možné konštatovať :

- všetky varianty sú technicky a prevádzkovo realizovateľné,
- najlepším riešením z ekonomického hľadiska sú varianty 2 a 3, ktoré budú ďalej vyhodnotené. Pre varianty ktoré nie sú ekonomicky efektívne budú stanovené zlomové hodnoty investičných nákladov t.j. také od ktorých budú varianty ekonomicky efektívne.

POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Zhrnutie hodnotenia vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie

Oblasť environmentálneho vplyvu projektu na okolie je v súčasnosti riešená a vo všeobecnosti sa dá konštatovať pozitívny vplyv stavby na životné prostredie (vo fáze prevádzky).

Spotreba vody/vznik odpadových vôd

Prevádzka posudzovanej činnosti je v prípade všetkých svojich nárokov na spotrebu vody (t.j. spotreba pitnej vody pre pitné a sociálne účely zamestnancov) napojená na rozvody v areáli kde bude prevádzka umiestnená, a pokrytie nárokov je postačujúce.

Z pohľadu odpadových vôd je prevádzka zdrojom odpadových splaškových vôd zo sociálneho zázemia zamestnancov, odpadových aktívnych vôd z technológie a odpadových dažďových vôd. Vo všetkých troch prípadoch je ich vypúšťanie riešené opäť prostredníctvom kanalizácie.

Tento výstup navrhovanej činnosti tak nemá významnejší nepriaznivý vplyv na kvalitu alebo kvantitu priamo dotknutých povrchových vôd, a sprostredkovane ani podzemných vôd v dotknutom území.

Potenciálne by ku mimoriadnej kontaminácii vôd mohlo dôjsť len v prípade úniku kontaminujúcich látok pri niektorej z neštandardných prevádzkových okolností (napr. prasknutie nádrže, prevrátenie suda, a pod.) alebo pri mimoriadnych prírodných udalostiach. Uvedenému sa však predchádza stavebným riešením a havarijným zabezpečením prevádzkových priestorov, ale aj dodržiavaním všetky bezpečnostných opatrení, vrátane určených postupov v prípade vzniku neštandardného prevádzkového stavu.

Ovzdušie

Emisie z dopravy - V súvislosti s posudzovanou činnosťou budú do ovzdušia emitované aj emisie znečisťujúcich látok zo súvisiacej dopravy. Pri uvedenej frekvencii je dopad týchto emisií na imisnú situáciu v dotknutom území minimálny až nevýznamný. Počas prevádzky sa očakáva zníženie produkcie škodlivých emisií do ovzdušia nahradením doterajších dieselových motorov elektrickými.

Pôdy

Záber pôdy_- posudzovaná činnosť je realizovaná najmä v rámci areálu pôvodnej stavby. K novým záberom nevyhnutným pre realizáciu stavby dôjde z dôvodu budovania nových elektrických vzdušných vedení (prípojky VN pre KTM), budovania parkoviska pre TIOP v Michalovciach a vyvolaných investícií, prevažne úprav komunikácií a variantne aj mimoúrovňového križenia. V týchto prípadoch dôjde k záberom pozemkov vo vlastníctve ŽSR.

Ako taký možno vplyv hodnotiť ako nerelevantný.

Kontaminácia pôd- vzhľadom k charakteru posudzovanej činnosti by ku mimoriadnej kontaminácii pôd potenciálne mohlo dôjsť v len prípade úniku kontaminujúcich látok pri

niektorých z neštandardných prevádzkových okolností, pri mimoriadnych prírodných udalostiach, alebo pri vykonávanej preprave.

Geologické prostredie a reliéf

Vzhľadom k charakteru posudzovanej činnosti by ku kontaminácii geologického prostredia potenciálne mohlo dôjsť len sprostredkované, v prípade neriadeného úniku kontaminujúcich látok do vôd alebo pôd pri niektorých z neštandardných prevádzkových okolností, pri mimoriadnych prírodných udalostiach, alebo pri vykonávanej preprave.

Biota

Vplyv na flóru a faunu – na základe uvedených vzdialeností, ako aj vzhľadom k charakteru predmetnej činnosti a jej výstupov, možno konštatovať, že predmetná činnosť nie je zdrojom významnejšieho priameho vplyvu na faunu, flóru a jej biotopy v dotknutom území, ani nepriameho vplyvu na ich zdravotný stav. Najvýznamnejším vplyvom bude odstránenie vegetácie v priebehu výstavby. V prevažnej miere sa jedná o náletové dreviny zanedbaných plôch, čomu zodpovedá aj druhové zloženie porastov. Výrub sa bude vykonávať v mimo vegetačnom období, čím sa eliminuje riziko zničenia hniezd vtákov. Na základe uvedeného možno vplyv na biotu celkovo hodnotiť ako minimálny a pre dané územie únosný a akceptovateľný.

Odpady

Prevádzka posudzovanej činnosti je spojená s produkciou minimálnych množstiev bežných prevádzkových odpadov, ktoré sú vo veľkej miere bežne zhodnotiteľné, a s ktorými sa nakladá v súlade s príslušnou platnou legislatívou. Na základe uvedeného možno dopad na odpadové hospodárstvo, a vplyvy s nim súvisiace, celkovo hodnotiť ako minimálny a pre dané územie únosný a akceptovateľný.

Obyvateľstvo

Pracovné miesta/Socioekonomické faktory - Prevádzkovanie posudzovanej činnosti je spojené s existenciou stabilných pracovných miest, čo možno hodnotiť ako pozitívny socioekonomický faktor.

Imisná situácia v dotknutom území je v súvislosti s prevádzkou predmetnej činnosti ovplyvňovaná emisiami znečisťujúcich látok zo súvisiacej dopravy. Ako z vyššie uvedeného (viď. vplyv na ovzdušie) vyplýva, žiaden z týchto zdrojov emisií nemá zásadnejší vplyv na imisnú situáciu v dotknutom území.

Hluková situácia- Vzhľadom k umiestneniu posudzovanej činnosti vo veľkej vzdialenosti od zastavaného územia najbližších dotknutých obcí, obytné zóny budú reálne dotknuté len miernym hlukom generovaným súvisiacou dopravou s veľmi nízkou frekvenciou (viď nižšie). Na základe uvedeného možno vplyv na obyvateľstvo celkovo hodnotiť ako minimálny a akceptovateľný.

Krajina

Predmetná prevádzka vzhľadom k svojmu charakteru, ako aj vzhľadom k dominantnému využitiu dotknutého priestoru, nemá významnejší vplyv na poľnohospodárstvo, priemysel, sídelné útvary, alebo iné využitie dotknutého územia.

Realizáciou navrhovanej činnosti nebudú priamo dotknuté žiadne chránené územia ani územia patriace do siete NATURA 2000 a v zmysle vyššie uvedeného sa nepredpokladá ani nepriamy vplyv na zdravotný stav ich ekosystémov.

ÚSES a ekologická stabilita - Navrhovanou činnosťou nebude priamo dotknutý žiaden prvok ÚSES a v zmysle znenia vyššie uvedeného, nie je ani predpoklad nepriameho vplyvu na zdravotný stav ekosystémov niektorého z prvkov ÚSES v dotknutom území, resp. porušenia funkčných väzieb medzi jednotlivými prvkami ÚSES. Na základe uvedeného možno vplyv na krajinu celkovo hodnotiť ako prakticky nevýznamný.

V predloženej správe boli komplexne posúdené vplyvy predmetnej činnosti na životné prostredie v štyroch variantoch.

Na základe posúdenia parametrov jednotlivých variantov je možné konštatovať :

- všetky varianty sú technicky a prevádzkovo realizovateľné,
- najlepším riešením z ekonomického hľadiska je variant 3, ktorý ako jediný je ekonomicky efektívny a bude ďalej vyhodnotený. Pre varianty ktoré nie sú ekonomicky efektívne budú stanovené zlomové hodnoty investičných nákladov t.j. také od ktorých budú varianty ekonomicky efektívne.

Zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy a ohodnotení podieľali

1. Spracovateľ správy o hodnotení

Združenie RDS

Členovia združenia:

DOPRAVOPROJEKT, a.s.

Kominárska 2,4

832 03 Bratislava 3

REMING CONSULT a.s.

Trnavská cesta 27

831 04 Bratislava 3

2. Kolektív riešiteľov

Zodpovedný riešiteľ

Ing. Silvia Kapustová, PhD.,

Dopravoprojekt, a.s.

Bratislava,

Manažér projektu

Ing. Albert Čabala

SUDOP Košice, a.s.

Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií použitých ako podklad a dostupných u navrhovateľa

1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie

Podkladom pre vypracovanie správy bola :

- ° ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, Štúdiá realizovateľnosti (In. A. Filipek a kol; REMING CONSULT, a.s., Košice, apríl 2014)
- ° ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, Hluková štúdiá pre dokumentáciu EIA (In. R. Feriancová a kol; Avekol, spol. s r.o., Komenského 2222/27, 010 01 Žilina).
- ° ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, Záverečná správa, A) Podrobný inžinierskogeologický prieskum B) Geotechnický prieskum podvalového podložia CAD-ECO a.s., Svätoplukova 28, 821 08 Bratislava
- ° ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, Záverečná správa, C) Orientačný prieskum životného prostredia (ekologické hodnotenie koľajového kameniva) CAD-ECO a.s., Svätoplukova 28, 821 08 Bratislava

2. Zoznam použitej literatúry

- ° Atlas krajiny Slovenskej republiky (MŽP SR, 2002)
- ° Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability SR (1992)
- ° Obec Brekov – Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2004 – 2014 (J. Ambro 2004)
- ° Projekt ochrany Prírodnej rezervácie (PR) Humenský Sokol (ŠOP SR Banská Bystrica, RCOP Stakčín, S-CHKO Východné Karpaty, 2013)
- ° Projekt ochrany Chráneného areálu (CHA) Brekovský hradný vrch (ŠOP SR Banská Bystrica, RCOP Stakčín, S-CHKO Východné Karpaty, 2013)
- ° Program rozvoja mesta Michalovce na roky 2011 – 2014
- ° Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2008-2015 (Agentúra regionálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja, 2008)
- ° Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia - územie mesta Strážske (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Slovenský hydrometeorologický ústav, 2013)
- ° Program odpadového hospodárstva Prešovského kraja na roky 2011 – 2015 (OÚŽP Prešov, 2013)
- ° Program odpadového hospodárstva Košického kraja do roku 2015
- ° Program predchádzania vzniku odpadu SR na roky 2014 – 2018 (MŽP, 2013)
- ° Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2013 (SAŽP, 2014)
- ° Stav a pohyb obyvateľstva v Slovenskej republike 2013 (Štatistický úrad SR, 2014)
- ° Stratégia rozvoja cestovného ruchu v regióne Dolný Zemplín (J. Ďurovčík a kol., 2009)
- ° Územný plán obce Bánovce nad Ondavou (A-PROJEKT Michalovce, 2012)

- Územný plán obce Brekov – návrh (ENVIO, s.r.o. Prešov, 2009)
- Územný plán obce Brekov, Prieskumy a rozbory (Ing.arch.Malinovský, 2007)
- Územný plán mesta Michalovce (ArchAteliér, Ing. arch. M. Bošková, 2008)
- Územný plán mesta Strážske (URBAN TRADE Projektová kancelária Košice, 2004)
- ÚPN VÚC Prešovského kraja ZaD 2009 úplné znenie (SAŽP Banská Bystrica, CKP Prešov)
- ÚPN VÚC Košického kraja ZaD 2009 úplné znenie (Bél a kol. 2009)
- Významné botanické územia na Slovensku /Daphne 2007)
- Zmeny a doplnky územného plánu sídelného útvaru Humenné (URBI Projektová kancelária, 2005)
- Zmeny a doplnky č. 10 územného plánu – sídelného útvaru Humenné, Návrh (ENVIO, s.r.o. Prešov, 2013)
-

3. Zoznam vyjadrení a stanovísk k navrhovanej činnosti pred vypracovaním zámeru

V rámci vypracovania Štúdie realizovateľnosti si spracovateľ (REMING CONSULT, a.s.) vyžiadal vyjadrenia a stanoviská dotknutých obcí a miest ako aj organizácií. Vyjadrenia poskytli: mesto Michalovce, obce Nacina Ves, Pusté Čemerné, Šamudovce, Slovak Telecom, Slovnaft, a.s., SPP, SSC Košice, Východoslovenská distribučná a.s., Východoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., spoločnosti CASSPOS a.s., FLAGA spol s.r.o., CHEMES, a.s., JAVELIN s.r.o., LB IMMO, s.r.o.. Doklady sú súčasťou uvedenej Štúdie realizovateľnosti a v rámci Zámeru nie sú dokladované.

Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu spracovateľa správy o hodnotení a navrhovateľa

Potvrdzujem správnosť a úplnosť údajov

Ing. Igor Šillo
riaditeľ divízie Bratislava III

Dátum a miesto vypracovania správy o hodnotení

Bratislava 03/2015