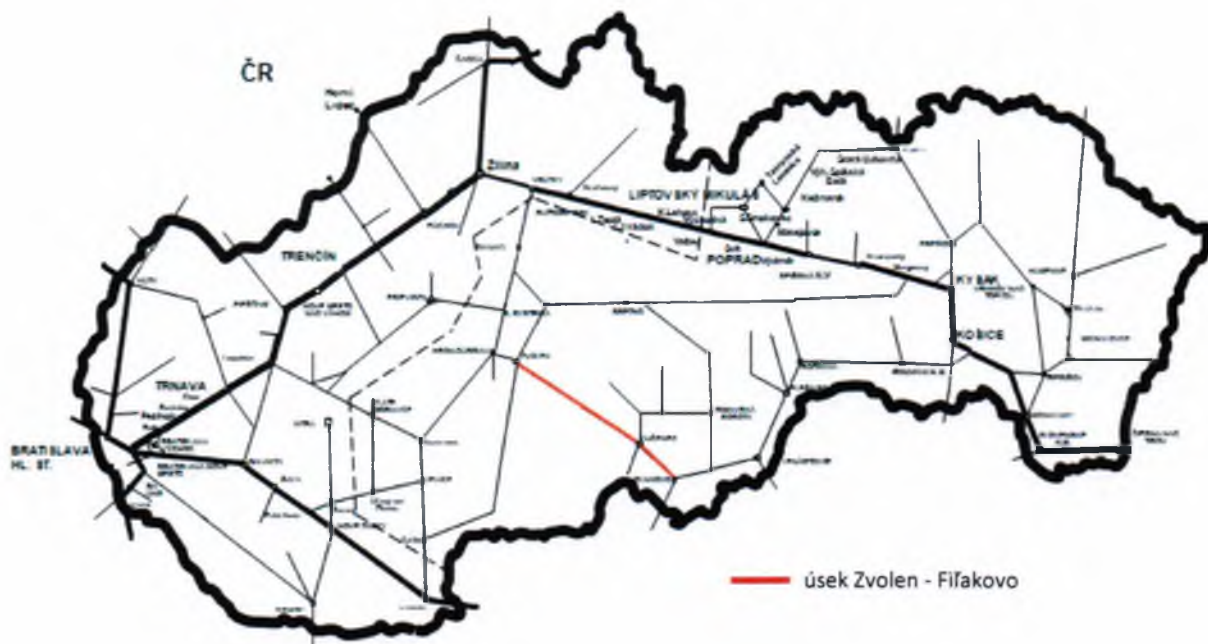


ŽSR, ELEKTRIFIKÁCIA TRATE ZVOLEN - FIĽAKOVO

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE (skrátené znenie)



Účel

Posudzovaná investičná akcia predstavuje elektrifikáciu existujúcej železničnej trate v úseku Zvolen - Fiľakovo, s celkovou dĺžkou 66 km.

Stavba vedie okresmi Zvolen, Detva a Lučenec, v rámci Banskobystrického kraja. Navrhovaná činnosť je v súlade aj so záväznou časťou územného plánu VÚC Banskobystrického kraja v oblasti rozvoja železničnej infraštruktúry, konkrétne bodom 6.2.2: „modernizovať železničnú trať TINA Nové Zámky /Palárikovo - Levice - Zvolen - Lučenec - Košice v celej dĺžke tahu na území Banskobystrického kraja s postupnou elektrifikáciou a dokončením jej zdvojkolajnenia v celej trase“.

Navrhovaná elektrifikácia trate vychádza z dlhodobej koncepcie a stratégie elektrifikácie tratí v Slovenskej republike. Stavba nadväzuje na úsek Šurany - Zvolen, ktorý bol elektrifikovaný v 90-tych rokoch 20. storočia.

Popis stavby

Stavba nadväzuje na elektrifikovaný úsek železničnej trate Šurany - Zvolen. Stavba je líniového charakteru a doporučený postup výstavby je od železničnej stanice Zvolen nákladná stanica po železničnú stanicu Fiľakovo.

Súčasťou stavby sú aj úpravy zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, ktoré sa nachádzajú v oblasti vplyvov elektrickej trakcie na tieto zariadenia od železničnej stanice Lučenec po úroveň priecestie s pozemnou komunikáciou pri Rapovciach v smere Kalonda, štátna hranica s Maďarskou republikou a Veľký Krtíš a od železničnej stanice Fiľakovo po železničnú stanicu Hajnáčka v smere Plešivec a Košice a po železničnú stanicu Radzovce v smere Šiatorská Bukovina a štátna hranica s Maďarskou republikou.

Hlavnými súčasťami stavby sú:

- Trakčné vedenie
- Trakčná napájacia stanica Lovinobaňa a prívodné vedenie 2x110 kV
- Areál opravovne trakčného vedenia Fiľakovo
- Prestavba cestných nadjazdov pri Vígľaši a Pstruši

Územné podmienky

Trasa železnice medzi Zvolenom a Podkriváňom prechádza južnou a východnou časťou Zvolenskej kotliny, následne medzi Podkriváňom a Lovinobaňou prechádza na pomedzí celkov Veporské vrchy patriacich do Slovenského rudohoria a Ostrôžky, ktoré prináležia do oblasti Slovenského stredohoria. Za Lovinobaňou trasa vchádza do Lučeneckej kotliny, ktorou prechádza až po Holišu. Na konci úseku medzi Holišou a Fiľakovom trasa prechádza celkom Cerová vrchovina.

Trasa železnice prechádza v stabilnom území aluviálnej nivy vodných tokov a skalných hornín, nie je tu dokumentovaný výskyt geodynamických javov charakteru zosuvov. Z geodynamických javov sa tu uplatňuje predovšetkým erózia vodných tokov a v rovinnom území okolo Lučenca aj veterná erózia.

Územie patrí do povodia riek Hron a Ipeľ. Rozvodnica oboch riek prebieha Slovenským Rudohorím a Javorím medzi obcami Kriváň a Podkriváň. V širšom okolí koridoru trate sa nachádzajú vodné plochy vo forme vodných nádrží Môťová pri Zvolene, Mýtňa, Ružiná a Tomášovce. Z nich najväčšia je VN Ružiná na Budínskom potoku s objemom 15,55 mil. m³.

Kolektor podzemných vôd v záujmovom území tvoria predovšetkým kvartérne náplavy poriečnych nív tokov Slatiny, Krivánsky potok, Ipeľ, Suchá a Belina, ktoré sú charakterizované vysokým až stredným stupňom zvodnenia. Režim podzemných vôd je ovplyvňovaný povrchovými tokmi. Generálny smer prúdenia je zhodný so smerom údolí, s lokálnymi zmenami hlavne pri vyústení bočných dolín.

V úseku medzi Podkriváňom a Mýtnou trasa železnice prechádza územím chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO) Horné povodie Ipľa, vyhlásenej nariadením vlády SSR č. 13/1987 Zb. o niektorých chránených oblastiach prírodnej akumulácie vôd. V trase železničnej trate sa nenachádzajú žiadne ochranné pásma vodárenských zdrojov.

V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov do riešeného územia nezasahuje žiadne chránené územie.

V riešenom území boli identifikované nasledovné chránené vtáčie územia a územia európskeho významu tvoriace európsku sústavu chránených území (NATURA 2000).

- SKCHVU022 Poľana – severná časť chráneného územia sa nachádza vo vzdialenosti cca 2 600 m severne od riešeného územia, južná časť chráneného územia je v kontakte s traťou (v km 191,6 - 195,4),
- SKCHVU021 Poiplie – trať prechádza v km 152,5 – 156,5 chráneným územím,
- SKCHVU003 Cerová vrchovina a Rimavská kotlina – nachádza sa vo vzdialenosti cca 2 400 m juhovýchodne od riešeného územia,
- SKUEV0247 Rohy – nachádza sa vo vzdialenosti cca 430 m severne od riešeného územia,
- SKUEV0357 Cerová vrchovina (lesné biotopy) a SKUEV1357 Cerová vrchovina – nachádza sa vo vzdialenosti cca 3 700 m juho-juhovýchodne od riešeného územia.

Sumarizácia vplyvov stavby na životné prostredie

Stavba elektrifikácie trate a po jej realizácii prevádzka v elektrickej trakcii nebude mať negatívny vplyv na okolité životné prostredie. Elektrifikácia trate bude mať priamy vplyv na zlepšenie životného prostredia - odstráni sa hlučnosť a znečisťovanie ovzdušia spôsobená prevádzkou motorovej trakcie. Zlepšia sa pracovné podmienky železničných zamestnancov, kultúra cestovania, zvýši sa rýchlosť vlakov a zavedením elektrického vykurovania sa zvýši efektivita, rýchlosť a spoľahlivosť vykurovania osobných súprav. Odstránením prevádzky dieselelektrických rušňov sa zamedzí znečisťovaniu vôd ropnými produktmi.

Dôležitou súčasťou zámeru je realizácia preložiek cesty I/50 v k.ú. Vigľaš. Úpravou smerového vedenia preložky cesty dôjde k odstráneniu bodovej závary, ktorou je zákruta pod Vigľašským zámkom, ktorá nezodpovedá kategórii cesty, jej malý polomer obmedzuje rýchlosť na 40 km/h.

Realizácia zámeru bude znamenať záber poľnohospodárskej pôdy malého rozsahu a odstránenie stromov a krovin v koridore železničnej trate a v telese preložiek cesty a mostov. Najvýznamnejším vplyvom budú výruby brehových porastov rieky Slatina v mieste budovania mostov.

Z vykonanej analýzy vyplýva, že zložky životného prostredia (ovzdušie, podzemná a povrchová voda, pôda, biota) navrhovaná činnosť nadmerne nezaťažuje. Rovnako nedôjde ani k ovplyvneniu zdravotného stavu obyvateľstva.

Z pohľadu ochrany prírody sa v území nenachádzajú žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia, zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny tu platí prvý stupeň ochrany. Kontakt s územiami systému Natura 2000 sa realizáciou zmien navrhovanej činnosti nezmení.

Vplyvy výstavby

Identifikované vplyvy výstavby možno zosumarizovať nasledovne:

- záber pôdy
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- vplyvy na biotopy
- výrub stromov
- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- tvorba odpadov.

Vplyvy prevádzky

Hluk z prevádzky železničnej trate je dominantným environmentálnym aspektom, najmä vo vzťahu k obyvateľstvu žijúcemu v okolí dopravnej trasy. Elektrifikáciou trate sa intenzita prepravy v danom úseku nezmení. Náhrada dieselelektrických lokomotív elektrickými bude znamenať zníženie hlukovej záťaže v okolí trate.

Elektrifikácia trate bude mať pozitívny vplyv aj na kvalitu ovzdušia v okolí trasy v dôsledku náhrady motorovej trakcie za elektrickú. Pri prejazde vlakov s elektrickým pohonom sa prejavuje iba tvorba prachu, a to len v tesnej blízkosti trate.

Kompletné informácie o stavbe a posúdení jej vplyvov sú uvedené v Oznámení o zmene činnosti, ktoré sa nachádza na obecnom úrade a je prístupné taktiež na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR www.enviroportal.sk.