

OBSAH

I. Údaje o navrhovateľovi.....	4
1. NÁZOV	4
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	4
3. SÍDLO	4
4. OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA NAVRHOVATEĽA.....	4
5. KONTAKTNÁ OSOBA	4
II. Názov zmeny navrhovanej činnosti.....	5
III.Údaje o zmene navrhovanej činnosti	5
1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	5
2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA VRÁTANE POŽIADAVIEK NA VSTUPY A ÚDAJOV O VÝSTUPOCH.....	7
2.1. Popis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie	9
2.2. Stručný popis technického riešenia v procese povinného hodnotenia v roku 2005 - 2006	10
2.3. Popis technického riešenia navrhovanej zmeny	13
2.4. Požiadavky na vstupy	29
2.5. Údaje o výstupoch.....	32
3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ	35
4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	36
5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE.....	37
6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA LUDÍ.....	37
6.1. Geologické pomery	37
6.2. Geomorfologické pomery	39
6.3. Klimatické pomery	39
6.4. Hydrologické pomery.....	40
6.5. Pôdne pomery	45
6.6. Biotické pomery	46
6.7. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability	58
6.8. Obyvateľstvo a osídlenie	62
6.9. Hospodárske pomery.....	63
6.10. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	64
IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.....	65
1. ZMENY V STANIČENÍ ŽELEZNIČNÉHO KORIDORU	65
2. ZMENY SMEROVÉHO VEDENIA.....	65
3. ZMENY V ZASTÁVKACH	66
4. ZMENY V TUNELOVÝCH OBJEKTOCH	67
5. ZMENY V MOSTNÝCH OBJEKTOCH.....	68
6. ZMENY V OPORNÝCH KONŠTRUKCIÁCH.....	72
7. ZMENY V OBJEKTOCH CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ	73
8. ZMENY V OBJEKTOCH ÚPRAV VODNÝCH TOKOV	76
9. ZMENY V UMIESTNENÉ PROTIHLUKOVÝCH STIEN	77
10. ZMENY V OZNAMOVACOM ZARIADENÍ, EL. ROZVODOCH A OSTATNÝCH INŽINIERSKÝCH SIEŤACH	77
11. ZMENY V ÚNIKOVÝCH ŠTÔLNÁCH	77
12. ZMENY V DIELENSKEJ TECHNOLÓGII	78
13. ZMENY V SILNOPRÚDOVEJ TECHNOLÓGII	78
V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	79
1. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	79
2. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	79
3. UMIESTNENIE ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....	79
4. STRUČNÝ OPIS ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI	79
5. ÚDAJE O PRIAMÝCH A NEPRIAMÝCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE VPLYVOV KUMULATÍVNYCH.....	81
6. ZÁVER	84
VI. Prílohy	86
VII. Dátum spracovania	87
VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia	87
IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	87

ZOZNAM SKRATIEK POUŽÍVANÝCH V DOKUMENTÁCII

SKRATKA POPIS SKRATKY

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy
BPEJ	bonitované pôdnoekologické jednotky
EIA	posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie (z angl. environmental impact assessment)
EÚ	Európska Únia
GL	genofondová lokalita (prvok územného systému ekologickej stability)
CHKO	chránená krajinná oblasť
CHVO	chránená vodohospodárska oblasť
IC vlak	expresný vlak vnútroštátnej i medzištátnej siete "INTERCITY" - medzištátny, alebo vnútroštátny vlak vyššej kvality
k.ú.	katastrálne územie
MBc	miestne biocentrum (prvok miestneho územného systému ekologickej stability)
MDPaT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MZ SR	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
N	nebezpečné (odpady)
NPR	národná prírodná rezervácia
NRBc	nadregionálne biocentrum (prvok nadregionálneho územného systému ekologickej stability)
NBk	nadregionálny biokoridor (prvok nadregionálneho územného systému ekologickej stability)
nžkm	nový km (po modernizácii)
O	ostatné (odpady)
PHS	protihluková stena
PP	prírodná pamiatka
PR	prírodná rezervácia
RBc	regionálne biocentrum (prvok regionálneho územného systému ekologickej stability)
RBk	regionálny biokoridor (prvok regionálneho územného systému ekologickej stability)
rkm	riečny kilometer
SO	stavebný objekt
SODB	Sčítanie obyvateľov, domov a bytov
STN	Slovenské technické normy
sžkm	starý (teda súčasný) železničný km
TN	Trenčín
TÚ	traťový úsek
ÚSES	územný systém ekologickej stability
VN	vodná nádrž
ZA	Žilina
ZSSK	železničná spoločnosť Slovensko
žkm	železničný km
ŽSR	Železnice SR
žst.	železničná stanica

VYSVETLIVKY

POJEM

POPIS POJMU

NATURA 2000	Európska sieť chránených území zložená z území európskeho významu (ÚEV, SAC – special areas of conservation) a chránených vtáčích území (CHVÚ, SPA – special protected areas).
Staničenie	kilometrické označenie železničnej trate, ktoré stúpa od začiatku konkrétnej trate po jej koniec. Pomocou staničenia je možné označiť polohu každého bodu na žel. trati udaním žkm (železničný kilometer) - žkm: pracovné staničenie stavby pre účely EIA
Zriaďovacia stanica	Po prepravnej stránke umožňuje v osobnej doprave zastavenie vlaku pre nástup a výstup cestujúcich na určených, upravených koľajách a nástupištiach, nakládku a vykládku batožiny, zásobovanie reštauračných, bufetových, lôžkových a ležadlových vozňov, manipuláciu pri poštových vozňoch. V nákladnej doprave je to nakládka a vykládka vozňových zásielok, kusových zásielok, zostava nákladných vlakov a ich rozraďovanie, váženie zásielok, tarovanie vozňov, v určených prechodových staniach colné, špedičné a kontrolné výkony so zásielkami. Podľa veľkosti a rozsahu práce a výkonov sú zaradené do niekoľkých výkonnostných tried: - prípojná stanica je dopravňa do ktorej je zaústená trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením, alebo trať so zjednodušeným riadením dopravy. - riadiaca stanica je dopravňa obsadená oprávneným zamestnancom, ktorý riadi dopravu na príslušnej (celej) trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením, alebo so zjednodušeným riadením dopravy. Zriaďovacia stanica alebo zoraďovacia stanica je železničná stanica, ktorá prijíma nákladné vlaky určené na rozraďenie, prípadne odstavenie jednotlivých vozňov, doplnenie vozňov, preprahu rušňov, technické prehliadky, deponovanie vozňov a podobné účely. Môžu to byť aj kontroly zásielky a komerčné úlohy. Ak sú v obvode takejto stanice aj koľaje určené na nakladanie a vykládku zásielok, vlečkové prípojky do podnikov a závodov, zvyčajne sa už volá nákladná stanica.
Železničná stanica	je dopravňa s koľajovým rozvetvením, slúžiaca na križovanie a predbiehanie vlakov a so stanoveným rozsahom poskytovaných prepravných služieb. Po dopravnej stránke umožňuje prechod z jednej koľaje na inú prostredníctvom výhybiek. Tým sa umožní vyhnutie sa vlaku inému vlaku, alebo vozidlu a takisto aj presun jednotlivých vozňov pri posune na rôzne koľaje. Vo veľkých mestách sa pre takúto činnosť (posun) vytvárajú tzv. zriaďovacie stanice.
Železničná zastávka	je prevádzkovateľom železničnej dráhy označené miesto na širšej trati alebo v obvode stanice určené pre výstup a nástup cestujúcich. Žel. zastávka neumožňuje predchádzanie alebo križovanie vlakov.

I. Údaje o navrhovateľovi

1. Názov

Železnice Slovenskej Republiky, Bratislava

2. Identifikačné číslo

31 364 501

3. Sídlo

Železnice Slovenskej Republiky
Klemensova 8
813 61 Bratislava

4. Oprávnený zástupca navrhovateľa

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
831 04 Bratislava 3

Ing. Slavomír Podmanický
generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.

- splnomocnený navrhovateľom – Železnicami Slovenskej republiky, a.s.

5. Kontaktná osoba

Projektový manažér stavby
Ing. Martin Kardoš
kardos@reming.sk
041/7010750

Zodpovedný riešiteľ
Mgr. Michaela Seifertová
seifertova@reming.sk
02/50201822

REMING CONSULT a.s.
Na bráne 4
010 01 Žilina

REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta č. 27
831 04 Bratislava

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti

Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, úsek Púchov – hranica krajov Trenčín a Žilina

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

1. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky sa predmetný traťový úsek nachádza v Trenčianskom kraji, zasahuje do okresov Púchov a Považská Bystrica. Začiatok stavby je určený na trati č. 120 Púchov – Žilina v starom (existujúcom) železničnom km (sžkm) 159,100 (nový žkm 158,399), koniec stavby je určený v sžkm 181,575 (nžkm 180,167). Zmena sa týka nasledovných častí trate:

- traťový úsek Púchov – Považská Bystrica,
- žst. Považská Bystrica,
- traťový úsek Považská Bystrica – Považská Teplá,
- žst. Považská Teplá,
- traťový úsek Považská Teplá – hranica krajov TN/ZA.

Kraj	Okres	Obec	Katastrálne územie	
Trenčiansky	Púchov	Púchov	Horné Kočkovce	
			Nosice	
		Nimnica	Nimnica	
	Považská Bystrica	Udiča	Udiča	
		Považská Bystrica		Milochov
				Orlové
				Považská Bystrica
				Považská Teplá (MČ)
		Plevník - Drienové	Plevník - Drienové	

Záber pôdy	Parcely
Dočasný záber	946/A, 5864/A, 5864/B, 5870/A, 5909/A, 6105/A, 6123/B, 6123/A, 5736/B, 5736/A, 683/A, 683/B, 707/A, 6105/B, 6105/E, 6105/F, 6105/C, 6105/D, 1364/12, 1364/13, 820/234, 820/235, 820/236, 820/237, 1355/3, 485, 1327/19, 1381/9, 1381/10.
Trvalý záber	1707/43, 908/25, 908/26, 631/2, 631/3, 1720/10, 633/2, 635/2, 1716/5, 1716/7, 1720/16, 1720/13, 1720/11, 1720/15, 908/27, 6121/118, 6121/120, 1644/14, 1644/22, 1644/16, 1644/18, 1644/19, 1644/20, 1644/21, 1660/3, 1682/6, 1683/3, 1686/3, 1687/3, 1689/3, 1657/7, 1657/8, 1657/9, 1657/10, 1657/11, 1670/4, 1670/5, 1670/6, 1670/7, 1670/8, 1670/9, 1670/10, 1690/4, 5969/2, 5969/3, 5969/4, 5969/5, 1581/11, 6121/122, 6121/123, 6121/125, 6121/124, 6125/50, 1633/20, 1639/2, 1639/4, 1639/5, 1639/6, 6121/129, 5863/1, 5874/20, 5874/21, 5874/19, 5884/3, 5885/3, 5886/3, 5887/3, 5888/3, 5889/3, 5890/3, 5891/3, 5892/3, 5894/3, 5894/4, 5893/3, 5895/2, 5773/3, 6123/56, 5909/25, 5736/585, 6123/59, 5855/23, 1633/26, 5870/163, 6111/19, 6111/36, 6111/37, 6111/38, 6121/130, 6121/131, 6105/73, 1633/41, 1633/42, 1634/2, 1635, 1254/15, 1699/3, 753/2, 753/3, 683/2, 683/3, 707/9, 707/11, 708/2, 149, 148/2, 148/5, 150/6, 150/7, 513/2, 514/2, 515/2, 516/2, 517/2, 518/2, 519/2, 541/2, 543, 544, 545, 731/3, 731/4, 687/2, 687/3, 687/4, 547/2, 547/3, 556/2, 556/3, 688/11, 1161/2, 556/63, 556/60, 556/61, 556/62, 556/64, 221/14, 221/15, 2067/2, 2629/5, 2629/6, 2629/7,

Záber pôdy	Parcely
	<p>2629/8, 2542/4, 1664/73, 1672/3, 1672/4, 1672/5, 1672/6, 1672/7, 1672/8, 122/2, 105/2, 135/6, 1568/28, 1568/29, 1568/30, 1538/31, 1568/34, 1568/35, 1609/2, 1609/3, 95/2, 1664/75, 1665/5, 1665/2, 1568/12, 1672/2, 1672/10, 1672/11, 1672/12, 1672/13, 1672/14, 1672/15, 1672/16, 1672/17, 1672/18, 1672/19, 1672/20, 1672/21, 1672/23, 1079/7, 1079/8, 1079/9, 1079/10, 1079/11, 1079/12, 1079/13, 1079/14, 1079/15, 1087/2, 1087/3, 1088/5, 1568/36, 1568/37, 1568/38, 1568/39, 1568/40, 1568/41, 1568/42, 1079/17, 1079/18, 1624/2, 1066/2, 1066/3, 982/2, 954/3, 943, 942/18, 1664/61, 1216/5, 1220/70, 1220/68, 1220/69, 1220/52, 1223/2, 1223/16, 1223/17, 1223/7, 1223/8, 1229/4, 1256/4, 1256/5, 1256/7, 1256/9, 1256/14, 820/66, 820/68, 820/69, 820/70, 820/71, 820/72, 820/73, 820/74, 820/75, 820/76, 820/77, 820/78, 820/79, 820/80, 820/81, 820/82, 820/83, 820/84, 820/85, 820/86, 820/87, 820/88, 820/89, 820/90, 820/91, 820/92, 820/93, 820/67, 1364/5, 1364/6, 1364/7, 1381/4, 1381/5, 1381/6, 820/12, 820/13, 820/14, 820/15, 820/16, 820/17, 820/18, 820/19, 820/20, 820/21, 820/22, 820/23, 820/24, 820/25, 820/26, 820/27, 820/28, 820/29, 820/30, 820/31, 820/32, 820/33, 820/34, 820/35, 820/36, 820/37, 820/38, 820/39, 820/40, 820/41, 820/42, 820/43, 820/44, 820/45, 820/46, 820/47, 1370/3, 1370/4, 1370/5, 1370/6, 1370/7, 1370/8, 1370/9, 1370/10, 1370/11, 1370/12, 1370/13, 1370/14, 1370/21, 1371/3, 1371/4, 1371/5, 1311/2, 1311/3, 1311/4, 1380/3, 1380/4, 820/136, 820/137, 820/138, 820/139, 820/140, 820/141, 820/142, 820/143, 820/144, 820/145, 820/146, 820/147, 820/148, 820/149, 820/150, 820/151, 820/152, 820/153, 820/154, 820/155, 820/156, 820/157, 820/158, 820/159, 820/160, 820/161, 820/162, 820/183, 820/184, 820/185, 820/188, 820/189, 820/190, 820/191, 820/192, 820/193, 820/196, 820/197, 820/199, 820/200, 820/201, 820/202, 820/203, 820/204, 820/205, 820/206, 820/207, 820/208, 820/209, 820/210, 820/211, 820/212, 820/213, 820/214, 820/215, 820/216, 820/217, 820/218, 820/219, 820/220, 820/198, 820/186, 820/187, 820/195, 820/194, 1370/15, 1370/16, 1370/17, 1370/18, 1370/19, 1370/20, 1371/6, 1371/7, 1372/2, 820/95, 820/96, 820/97, 820/98, 820/99, 820/100, 820/101, 820/102, 820/103, 820/104, 820/105, 820/106, 820/107, 820/108, 820/109, 820/110, 820/111, 820/112, 820/113, 820/114, 820/115, 820/116, 820/117, 820/118, 820/119, 820/120, 820/121, 820/122, 820/123, 820/124, 820/125, 820/126, 820/127, 820/128, 820/129, 820/130, 820/131, 820/132, 820/133, 820/134, 820/135, 820/163, 820/164, 820/165, 820/166, 820/167, 820/168, 820/169, 820/170, 820/171, 820/172, 820/173, 820/174, 820/175, 820/176, 820/177, 820/178, 1373/2, 1373/3, 1260/4, 1260/5, 1260/6, 1260/7, 1260/8, 1260/9, 1260/10, 1260/11, 1260/12, 1260/13, 1260/14, 1260/15, 1260/16, 1260/17, 1260/18, 1260/19, 1260/20, 1260/21, 1260/22, 1260/23, 1260/24, 1260/25, 1260/26, 1260/27, 1260/28, 1260/29, 1260/30, 1260/31, 1260/32, 1260/33, 1260/34, 1260/35, 1260/36, 1260/37, 1260/38, 1260/39, 1260/40, 1260/41, 1260/42, 1260/43, 1260/44, 1260/45, 1260/46, 1260/47, 1260/48, 1260/49, 1260/50, 1260/51, 1260/52, 1260/53, 1260/54, 1260/55, 1260/56, 1260/57, 1260/58, 1260/59, 1373/4, 1373/5, 1307/2, 1366/2, 1161/5, 1161/6, 1161/7, 1161/8, 1161/9, 1161/10, 1161/11, 1161/12, 1161/13, 1161/14, 1161/15, 1161/16, 1161/17, 1161/18, 1161/19, 1161/20, 1161/21, 1161/22, 1161/23, 1161/24, 1161/25, 1161/26, 1161/27, 1161/28, 1161/29, 1161/30, 1161/31, 1161/32, 1161/33, 1161/34, 1161/35, 1161/36, 1161/37, 1161/38, 1161/39, 1161/40, 1161/41, 1161/42, 1240/2, 1158/3, 1158/4, 1158/5, 1158/6, 1158/7, 1158/8, 1158/9, 1158/10, 1158/11, 1158/12, 1158/13, 1158/14, 629/2, 629/3, 734/2, 734/3, 612/2, 613/2, 736/3, 623/6, 1162/2, 1162/3, 1162/4, 1162/5, 1159/2, 1236/2, 1236/3, 1236/4, 1235/2, 1235/3, 6125/51, 640/14, 640/15, 640/16, 924/10, 1773/2, 1771/8, 1771/9, 1771/10, 1771/11, 1730/10, 820/221, 820/222, 5874/22, 5874/23, 5874/24, 5881/4, 5884/4, 5885/4, 5886/4, 5887/4, 5888/4, 5889/4, 5890/4, 5891/4, 5892/4, 5894/5, 5894/6, 5883/3, 5893/4, 1657/12, 1657/13, 1657/14, 1657/15, 1657/16, 1660/4, 1670/11, 1670/12, 1670/13, 1670/14, 1670/15, 1670/16, 1682/7, 1683/4, 1686/4, 1687/4, 1689/4, 1690/5, 1633/36, 1633/37, 5870/164, 5870/165, 6121/132, 6121/133, 6121/134, 1716/8, 1716/9, 1716/10, 631/5, 6121/136, 6121/137, 6121/138, 6121/139, 6121/141, 6121/140, 6121/142, 1633/39, 1633/40, 1633/38, 1690/6, 1690/7, 1690/9, 1690/8, 2122/2, 788/14, 769/37, 5864/30, 6096/30, 6096/31, 641/16, 641/17, 641/18, 936/4, 937/3, 937/4, 936/3, 924/12, 556/71, 556/72, 556/74, 556/75, 556/76, 556/78, 556/79, 556/80, 556/84, 556/86, 556/68, 556/70, 556/83, 556/73, 556/77, 556/81, 556/82, 556/85, 556/66, 556/67, 556/69, 556/65, 941/7, 941/8, 941/9, 941/10, 1730/12, 964/1, 964/3, 963/1, 1730/11, 1730/14, 1730/15, 964/2, 964/4, 963/2, 1730/13,</p>

Záber pôdy	Parcely
	1771/12, 1771/13, 494/6, 1327/15, 1327/16, 1327/17, 820/226, 820/227, 820/228, 820/229, 820/230, 820/231, 820/232, 1260/62, 1260/63, 1260/64, 1260/65, 1260/66, 1260/67, 77/5, 1349/3, 1372/3, 1364/8, 1381/7, 1381/8, 1349/4, 1349/5, 1327/18, 1664/63, 1664/64, 1664/65, 1664/66, 1664/67, 1664/68, 1664/69, 1664/70, 1664/71, 1664/72, 1664/82, 1664/83, 1664/84, 1664/85, 1664/86, 1665/7, 1665/8, 1665/9, 1665/10, 1568/48, 1568/49, 1568/50, 1568/51, 1568/52, 1568/53, 1568/62, 1568/63, 1672/27, 1672/28, 1672/29, 1079/30, 1079/31, 1079/32, 1066/4, 1568/54, 1568/55, 1568/56, 1568/57, 1568/58, 1568/59, 1568/66, 1568/67, 1568/68, 1568/69, 1673/7, 1673/8, 1673/9, 1673/10, 1673/11, 1673/12, 1673/13, 1673/14, 1673/15, 1673/17, 1673/16, 1664/89, 6121/144, 6124/19, 6124/20, 6124/18, 5929/6, 5930/5, 5930/6.

2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údaje o výstupoch

Požiadavka modernizácie vybraných železničných tratí ŽSR vychádza predovšetkým z koncepcie európskych dopravných koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencii ministrov dopravy konanej na Kréte v roku 1994. Nadväzuje na snahy Európskej únie o rozvoj novej železničnej politiky, ktorá vyjadruje aj integračné snahy o zjednotenie fungujúceho železničného systému, harmonizáciu kvalitatívnych ukazovateľov, zákonodarných opatrení a zvyšovanie výkonnosti železníc vo všetkých európskych štátoch aj mimo EÚ.



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

Siete ŽSR sa z nich priamo dotýkajú nasledovné koridory:

- č. IV. - v úseku št. hranica s ČR – Kúty – Bratislava – Štúrovo - št. hranica s MR,
- č. V. - v úseku vetvy A Bratislava – Žilina – Čierna n./Tisou,
- č. VI. - v úseku Žilina – Čadca – Skalité – hranice s PR,

- č. IX. - v úseku Čaňa – Košice – Kysak – Plaveč.



Na tieto koncepčné súvislosti nadväzuje rozhodujúci rozvojový dokument: „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“, schválený uznesením vlády SR č. 166/93 a aktualizovaný uznesením vlády č. 686/97. V tomto programe boli definované hlavné smery rozvoja železničnej dopravy na Slovensku do roku 2010. Medzi prioritné bola zaradená aj železničná trať č. 180 Žilina – Košice ako súčasť koridoru Va.

Hlavným účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie parametrov:

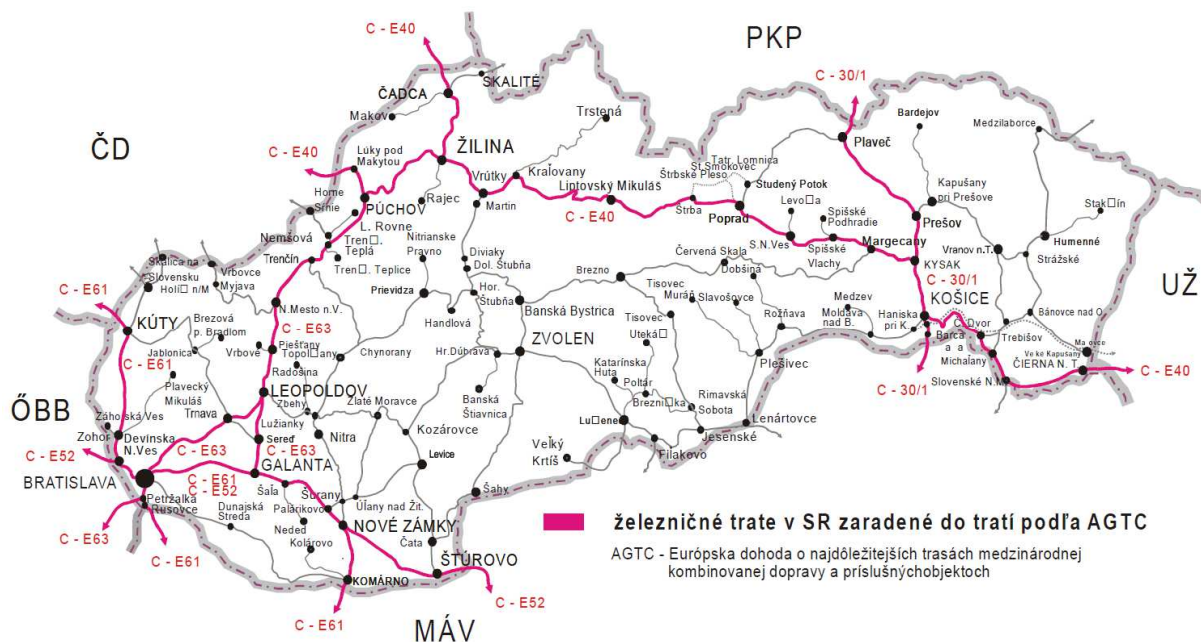
- AGC – európska dohoda o medzinárodných železničných magistralách (1985),
- AGTC – európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy (1993).

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

Predmetná stavba zasahuje železničnú trať Bratislava – Žilina, ktorá je zaradená do Pan-európskych koridorov ako koridor č. V, vetva Va.

Modernizácia vybraných tratí siete ŽSR spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Do železničnej dopravnej cesty treba zahrnúť: pozemky, objekty a zariadenia železničných tratí a stavieb, telekomunikačnej

a zabezpečovacej techniky, energetiky a elektrotechniky ako aj bezprostredné riadenie dopravy.



Samotný návrh modernizácie železničnej trate v úseku Púchov - Považská Bystrica zohľadnil požiadavky na dosiahnutie požadovaných technických a rýchllostných parametrov modernizovanej trate, t.j. rýchllosti 160 km/h, resp. 140 km/hod. Z dôvodu zmeny polomerov oblúkov v záujme zvýšenia traťovej rýchllosti bolo potrebné existujúcu železničnú trať na mnohých miestach preložiť do novej polohy. Uvedená stavba bola predmetom posudzovania v roku 2005 - 2006. Vyššie stupne projektovej dokumentácie a podrobnejšie prieskumy zrealizované v rámci projekčnej prípravy priniesli menšie zmeny posúdennej stavby.

2.1. Popis procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

Predmetná stavba vychádza z ucelenej stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod.“, ktorá bola z dôvodu dĺžky úseku rozdelená na dve samostatné stavby:

- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod., I. etapa“, ktorá rieši úsek Púchov (mimo) – Považská Teplá,
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod., II. etapa“, ktorá rieši úsek žst. Považská Teplá (mimo) – Žilina, zriaďovacia stanica (mimo).

Druhá etapa tejto stavby (Považská Teplá – Žilina) „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod., II. etapa“, je momentálne v realizácii.

Prvá etapa tejto stavby Púchov (mimo) – Považská Teplá je predmetom predkladaného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a začiatok tejto stavby nadväzuje na práve realizovanú stavbu modernizácie ŽST. Púchov, ktorá je VI. etapou samostatného projektu „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchllosť do 160 km/h.“.

Navrhovaná činnosť „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa“ bola posúdená v zmysle toho času platného zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. V rámci procesu EIA bol vypracovaný Zámer a Správa o hodnotení:

- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, úsek Púchov – hranica krajov Trenčín a Žilina, Zámer, 08/2005, REMING CONSULT a.s.
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod, úsek Púchov - hranica krajov Trenčín a Žilina, Správa o hodnotení, 06/2006, REMING CONSULT a.s.

Na posúdenie boli predložené dva varianty vrátane variantu nulového:

- červený variant
- zelený variant (rozdielne smerové vedenie trasy v oblasti Nosíc, Nimnice, tunela Diel a VN Nosice)

Dňa 18. decembra 2006 vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky **záverečné stanovisko č. 8982/06-3.5/ml**, podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Odporúčaným variantom bol **červený variant**.

2.2. Stručný popis technického riešenia v procese povinného hodnotenia v roku 2005 - 2006

Zámer modernizácie rieši zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovom úseku Púchov – hranica krajov TN/ZA pre rýchlosť do 160 km/hod vrátane. Traťový úsek sa začína za žst. Púchov v sžkm 159,100 a končí na hranici krajov TN/ZA v sžkm 181,575, celková dĺžka riešeného úseku je v súčasnej dobe 22,475 km (nulový variant). Snahou modernizácie je najmä dosiahnutie predpísaných parametrov železničnej dopravnej cesty v súlade s dohodami AGC a AGTC stanovenými pre V. železničný koridor Bratislava, hl. st. – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, a to:

- kinematický obrys vozidla: UIC GB
- minimálna vzdialenosť osí koľají: 4,0 m
- minimálna požadovaná rýchlosť: 160 km.h-1
- hmotnosť na nápravu
 - rušne (rýchlosť ≤ 200 km/h): 22,5 t
 - motorové vozne a motorové jednotky (rýchlosť ≤ 300 km/h): 17 t
 - osobné vozne: 16 t
 - nákladné vozne s rýchlosťou ≤ 100 km/h: 20 t
 - ≤ 120 km/h: 20 t
 - ≤ 140 km/h: 18 t
- hmotnosť na meter bežný koľaje: 8 t
- zaťažovací vlak pre výpočet mostov: UIC 71
- maximálny sklon: nie je predpísaný
- minimálna dĺžka nástupíšť vo veľkých staniach: 400 m

- minimálna užitočná dĺžka koľaje na obchádzanie: 750 m
- úrovňové priecestia: žiadne

Návrh novej trasy zohľadňuje zvýšenie terajšej najvyššej traťovej rýchlosti na rýchlosť do 160 km/hod vrátane tak, aby rýchlosť 160 km/hod bola dosahovaná v čo najdlhších úsekoch bez obmedzujúcich rýchlostných skokov, pričom za obmedzujúci rýchlostný skok je považovaný rozdiel rýchlostí medzi susednými úsekmi väčší ako 20 km/hod.

V technickom návrhu posúdenom v EIA bol predpoklad dosiahnutia traťovej rýchlosti 160 km/hod v dĺžke 32,2 km, rýchlosti 140 km/hod v dĺžke 6,8 km a rýchlosti 120 km/hod v dĺžke 0,9 km. Realizácia modernizácie železničnej trate v tomto úseku by tak priniesla skrátenie jazdného času o 10 min. pri IC vlakoch aj pri rýchlikoch.

K hlavným zásadám realizácie činnosti patria:

- medzistačné úseky budú realizované pri zachovaní prevádzky na trati (výluka jednej z dvoch traťových koľají),
- voľba poradia realizácie jednotlivých medzistaničných úsekov a železničných staníc bude upresnená a následne zvolená na základe spolupráce s projektantom dopravnej technológie v ďalšom stupni projektovej dokumentácie,
- poradie realizácie medzistaničných úsekov a železničných staníc bude vychádzať z princípu, aby medzi modernizovanými úsekmi boli úseky optimálnej dĺžky bez stavebnej činnosti pre „ukľudnenie“ dopravy,
- realizácia ďalších časovo a materiálovo náročnejších objektov (cestné nadjazdy a zemné telesá k nim prislúchajúcich komunikácií a pod.) budú začaté tak, aby nebránili a neobmedzovali realizáciu objektov vlastnej železničnej trate (budú realizované v predstihu),
- železničné stanice budú prestavané na základe podrobných časových harmonogramov, ktoré sa vyhotovia v ďalšom stupni projektovej dokumentácie,
- postup výstavby a doba jej trvania zohľadňujú aj časové horizonty stanovené MDPaT SR.

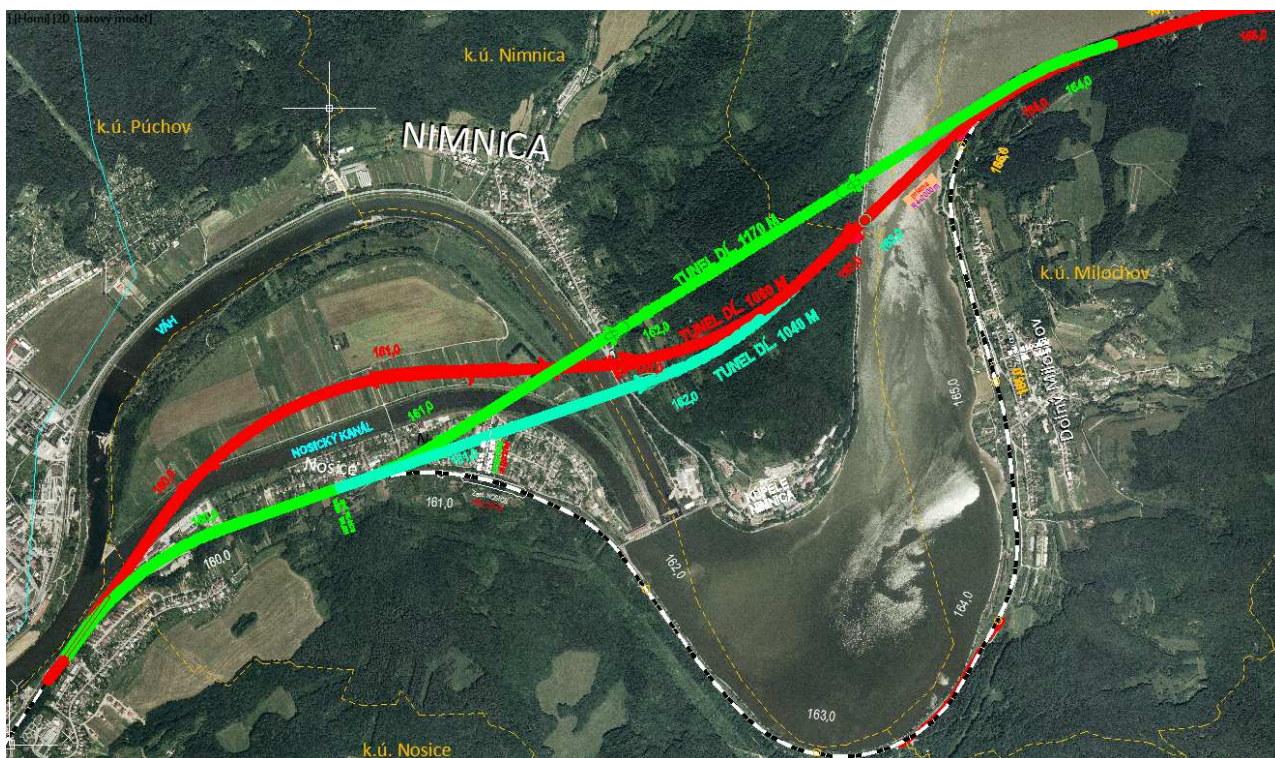
Návrh geometrickej polohy a priestorového usporiadania koľaje rozchodu 1 435 mm vychádzal z STN 73 6360 „Geometrická poloha a usporiadanie koľaje železničných dráh normálneho rozchodu“. Návrhy smerovania novej trasy zohľadňovali existujúce vedenie trate, konfiguráciu terénu a požadovanú traťovú rýchlosť. Zvýšenie traťovej rýchlosti a minimalizácia vzniku obmedzujúcich rýchlostných skokov vyvolali nutnosť zriadenia preložiek na určitých miestach železničnej trate.

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

V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude návrh výšky nivelety koľají ako aj samotné železničné teleso v miestach a na styku inundačných území a na križovaní

železničnej trate s vodnými tokmi spresnený na základe výpočtov a bude zohľadňovať Q_{100} resp. ďalšie požiadavky kladené na objekty železničného spodku.

Stavba je modernizáciou existujúcej železničnej trate, jej návrh z časti využíva pôvodnú trasu danú v oblasti železničných staníc i medzistaničných úsekov. Nevyhnutné odchýlky od pôvodného trasovania si vyžiadali technické riešenia najmä v konštrukciách smerových úprav oblúkov, pre dosiahnutie požadovaných rýchlostí a parametrov trate.



Obr. Situácia variantov v Správe o hodnotení (2006) predmtnetej stavby

V rámci vykonaného hodnotenia v EIA boli hodnotené dva varianty navrhovanej činnosti, červený a zelený variant s jedným subvariantom (premostenie zástavby Nosíc). Celková dĺžka riešeného úseku je v súčasnej dobe 22,475 km (nulový variant). V červenom variante (odporúčaný variant v záverečnom stanovisku) bola celková dĺžka riešenej trate 19,698 km, tzn. hodnotila sa možnosť skrátenia súčasnej trate o 2,777 km. V zelenom variante sa riešil úsek o celkovej dĺžke trate 19,498 m, t.j. hodnotila sa možnosť skrátenia trate o 2,977 km. Bližšie špecifikácie oboch variantov sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Úsek	Červený variant	Zelený variant
TÚ Púchov – Považská Bystrica	<ul style="list-style-type: none"> • premostenie Nosického kanála a koryta Váhu • vybudovanie 2 tunelov (2,36 km) • preložka zastávok Nosice a Milochovo do novej polohy • vybudovanie nových objektov (nástupišťa, podchody a pod.) • rekonštrukcia oporného múra v nžkm 164,0 (350 m) • návrhy mostných objektov 	<ul style="list-style-type: none"> • premostenie Nosického kanála a koryta Váhu • vybudovanie 2 tunelov (2,45 km) • preložka zastávok Nosice a Milochovo do novej polohy • vybudovanie nových objektov (nástupišťa, podchody a pod.) • rekonštrukcia oporného múra v nžkm 164,0 (350 m) • návrhy mostných objektov • v nžkm 164,250 sa napája na červený variant

Úsek	Červený variant	Zelený variant
žst. Považská Bystrica	<ul style="list-style-type: none">• smerová úprava vchodového a odchodového oblúka• modernizácia hlavných koľají, koľají na obchodovanie, zhlaví• vybudovanie nových objektov (trakčné vedenie, nástupištia, podchody a pod.)	<ul style="list-style-type: none">• smerová úprava vchodového a odchodového oblúka• modernizácia hlavných koľají, koľají na obchodovanie, zhlaví• vybudovanie nových objektov (trakčné vedenie, nástupištia, podchody a pod.)
Považská Bystrica – hranica krajov TN/ZA	<ul style="list-style-type: none">• preložka trate v nžkm 170,0 – 174,0• nahradenie existujúcich smerových oblúkov jedným• premostenie jazera mostným objektom• preložka trate v nžkm 176,000• modernizácia zastávky Plevník - Drienové	<ul style="list-style-type: none">• preložka trate v nžkm 170,0 – 174,0• nahradenie existujúcich smerových oblúkov jedným• premostenie jazera mostným objektom• preložka trate v nžkm 176,000• modernizácia zastávky Plevník - Drienové

2.3. Popis technického riešenia navrhovanej zmeny

Prehľad východiskových podkladov:

- Zámer „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod.“ Reming Consult a.s., Bratislava, august 2005
- Správa o hodnotení „ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov TN/ZA“ Reming Consult a.s., Bratislava, júl 2006
- DÚR, „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia“ Reming Consult a.s., Bratislava, 04/2006
- DSPRS „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia“ Reming Consult a.s., Bratislava, 01/2015
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod. úsek Púchov – hranica krajov TN/ŽA, Vibroakustická štúdia v zmysle správy o hodnotení, máj 2006 (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2006)
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Považská Teplá pre rýchlosť do 160 km/hod, Hluková štúdia pre vydanie územného rozhodnutia, apríl – máj 2007 (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2007)

Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia

Začiatok staničenia stavby v správe o hodnotení bol určený za žst. Púchov v sžkm 159,100 a končí na hranici krajov TN/ZA v sžkm 181,575. V rámci predkladaného návrhu zmeny činnosti zostáva toto staničenie totožné s pôvodným zámerom. Zmena v trasovaní spôsobila zmenu v dĺžke skrátenia úseku namiesto pôvodných 2777 m na 2821 m.

Projektová dokumentácia bola vypracovaná v zmysle odporúčaní záverečného stanoviska, t.j. do detailnejšieho technického návrhu bol prevzatý červený variant. Zmeny, ktoré nastali v technickom riešení, nie sú zásadného charakteru. Technický návrh použitý v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie zodpovedal úrovni vtedajšieho poznania

a existujúcich podkladov. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie boli vykonané geodetické zameranie, podrobný inžiniersko-geologický a geotechnický prieskum, aktualizovaná hluková štúdia a boli vypracované ďalšie podklady a štúdie, ktoré v niektorých prípadoch viedli k zmene technického riešenia, resp. prehodnoteniu trasovania železničnej trate.

K najvýznamnejším zmenám oproti hodnotenému riešeniu patria:

- predĺženie tunela Milochovo o 580 m,
- zrušenie zastávky Milochovo, ktorá mala byť v pôvodnom riešení preložená do novej polohy,
- vybudovanie novej cestnej komunikácie III. triedy na starom železničnom telese prepájajúcej Púchov s Považskou Bystricou so zapojením Dolného a Horného Milochova,
- vybudovanie nového dočasného mostného provizória ponad Nosický kanál slúžiaceho pre potreby výstavby,
- vybudovanie lávky pre peších a cyklistov na moste cez Váh pri zastávke Nosice,
- preloženie zastávky Nosice - pôvodne bola zastávka umiestnená na rozšírenej 900 m dlhej estakáde (objekt č. 203), v novom riešení je most ponad Váh skrátený a zastávka je umiestnená na násype,
- vybudovanie zavesenej ocelevej lávky pre peších ponad Nosický kanál,
- vybudovanie nových podchodov (zast. Považská Teplá, zast. Nosice),
- zmena železničného mostu na cestný nadjazd (SO 44.33.10) nžkm 159,6,
- doplnenie oporných a zárubných múrov,
- zmena umiestnenia plánovaného cestného nadjazdu (objekt č. 205 nahradil SO 47.33.11 umiestnený cca 700 m južnejšie),
- nahradenie 2 železničných mostov dĺžky 150 m a 360 m (SO 212 a 213) železničným násypom.

a) Zmeny v staničení železničného koridoru

Zmeny v staničení nastali z dôvodu postupu projekčných a realizačných prác modernizovanej železničnej trate na predchádzajúcom úseku (Nové Mesto nad Váhom - Púchov), na staničenie ktorého nadväzuje modernizácia Púchov - Žilina. Modernizovaný úsek Nové Mesto nad Váhom - Púchov skrátil celkovú dĺžku úseku a teda aj zmenil koncové staničenie a tým aj začiatok staničenia predmetnej stavby modernizácie žel. trate cca o 1km.

Ďalšou zmenou je stotožnenie staničenia v sžkm 176,400. Stavba modernizácie úseku Púchov – Žilina bola rozdelená na 2 etapy:

1. etapa: Púchov – Považská Teplá
2. etapa: Považská Teplá – Žilina.

V sžkm 176,400 sa nachádza začiatok druhej etapy stavby. Z dôvodu nižšej technickej náročnosti bola ako prvá projektovaná 2. etapa. Začiatok jej staničenia preto ešte vychádzal zo starého – pôvodného železničného staničenia sžkm. Následne sa do prípravy dostala aj 1. etapa, ktorá pôvodný úsek žel. trate skrátila o viac ako o 2 km. Tento postup spôsobil nesúlad v staničení oboch etáp. V mieste, kde končí prvá etapa so staničením 174,318 tak v dôsledku

uvedeného postupu začína druhá etapa stavby so staničením 176,400. Preto bolo nutné spraviť stotožnenie staničenia oboch úsekov, čo je zrejme aj z grafických príloh. Stotožnenie nových železničných kilometrov je nasledovné - 174,318 (1.etapa) = nžkm 176,400 (2.etapa) = sžkm 176,400

b) Zmeny smerového vedenia

Zmeny smerového riešenia nastali z dôvodu optimalizácie križovania novej železničnej trate s vodnými tokmi (skrátene premostenia, zníženie investičných nákladov) alebo z dôvodu vyššieho stupňa poznania geologickej skladby územia na základe geotechnických prieskumov kritických oblastí vedenia trasy. Odklon od pôvodného smerového vedenia trasy sa pohybuje v desiatkach metrov. K najväčšiemu odklonu dochádza pri novom smerovom vedení tunela Diel (140 m), pričom najväčší rozpon medzi variantami je v tunelovom úseku.

Číslo oblúka		Polomer oblúka (m)		Staničenie oblúka (nžkm)	Popis zmeny
Pôvodný	Nový	Pôvodný	Nový		
-	R1	priama	1505	158,581- 158,939	Skrátenie kríženia s Nosickým kanálom
R1	R2	1375	1215	159,040 – 160,604	Skrátenie kríženia s Nosickým kanálom
R2	R3	1375	1404	161,042 – 162,404	Optimalizácia kríženia s Nosickou priehradou
-	R4	priama	2000	162,586 – 163,023	Optimalizácia kríženia s Nosickou priehradou
R3	R5a	1600	1375	163,153 – 163,601	Prispôsobenie sa pôvodnému opornému múru
R3	R5b	1600	2505	163,601 – 163,809	Prispôsobenie sa pôvodnému opornému múru
R4	R5c	1275	1550	163,809 – 164,700	Zachovanie mimoúrovňového kríženia s cestou III. triedy
R4	R6	1275	1425	164,700 – 166,603	Zmena pozície portálu a zlepšenie smerových pomerov v tuneli
R5	R7	1010	1010	166,992 – 168,073	Zachovanie polomeru, zmena číslovania oblúka
R6	R8	1010	1010	168,753 – 169,305	Zachovanie polomeru, zmena číslovania oblúka
R7	R9	1650	1624	169,508 – 171,314	Optimalizácia umiestnenia trasy v území
R7	R10	1650	1219	171,387 – 172,801	Optimalizácia umiestnenia trasy v území – kríženie s chovnými rybníkmi a štrkoviskami
R8	R11	1215	1375	173,255 – 174,304	Zlepšenie jazdných parametrov oblúka
R9	R12	1215	1215	176,468 – 177,464	Zachovanie polomeru, zmena číslovania oblúka
R10	R13	1375	1404	177,560 – 178,108	Optimalizácia križovania s diaľnicou D1

c) Zmeny zastávok

Pôvodný návrh predpokladal zachovanie všetkých zastávok v celom modernizovanom úseku železničnej trate z Púchova po hranicu krajov Trenčín a Žilina. Z dôvodu zmeny trasovania modernizovanej železničnej trate došlo k preloženiu železničnej zastávky Nosice a železničnej zastávky Milochovo (pôvodne posudzovaný návrh).

V novom riešení došlo k zrušeniu zastávky Milochovo zo stavby bez náhrady. Dôvodom tohto rozhodnutia boli:

- komplikované technické riešenie vzhľadom na stiesnené pomery v novej lokalite určenej pre umiestnenie zastávky (trať vo svahu);
- zlá dostupnosť novej zastávky Milochov pre obyvateľov Dolného i Horného Milochova. Preložka zastávky nastala z dôvodu preložky železničnej trate v tomto úseku. Preložená zastávka Milochov bola navrhovaná v najbližšom možnom mieste k pôvodnej, vzdialenosť od pôvodného umiestnenia bola 1,1 km. Lokalita novej zastávky sa nachádzala mimo zastavané územie obce. Vzhľadom na zhoršenú dostupnosť pre obyvateľov obce je predpoklad poklesu jej využívania;
- vysoké investičné náklady na vybudovanie novej železničnej zastávky.

d) Zmeny v tunelových objektoch

Vzhľadom na zmenu smerových pomerov došlo k zmene dĺžok tunelových objektov. Počet navrhovaných tunelov ostáva zachovaný (2 tunely – tunel Diel a tunel Milochov). Tunel Stavná bol premenovaný na tunel Milochov.

Starý názov objektu	Nový názov objektu	Staničenie nžkm	Dĺžka tunela (m)		Poznámka
			Pôvodná	Nová	
Tunel Diel	Tunel Diel	161,423 – 162,506	1080	1082	Dvojkoľajný tunel
Tunel Stavná	Tunel Milochov	164,267 – 166,125	1280	1861	Dvojkoľajný tunel

e) Zmeny v mostných objektoch

Proces schvaľovania dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie a zmena smerových pomerov železničnej trate priniesli zmeny v riešení mostných objektov a mimoúrovňových križovaní cestných komunikácií s novo navrhovanou železničnou traťou.

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
158,800	Objekt č. 201 Železničný most	SO 44.33.10 Cestný nadjazd	<ul style="list-style-type: none"> • Mimoúrovňové križenie železnice a cesty III. triedy pomocou železničného mosta • Jednopoľová železobetónová monolitická šikmá doska • Podjazdná výška min. 4,50 m, masívne opory, zakladanie plošné 	<ul style="list-style-type: none"> • Mimoúrovňové križenie železnice a cesty pomocou cestného nadjazdu • Zachovanie pôvodného trasovania • Zmena priebehu nivelety cestnej komunikácie +8 m nad koľaj • Železobetónový 5-poľový cestný nadjazd
159,038	Objekt č. 202 Železničný most cez Nosický kanál	SO 44.33.11 Železničný most cez Nosický kanál	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie Nosického kanála • Monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu dvanásťpoľová s max. rozpätím 50 m • Výška plavebnej dráhy pod mostom min. 7 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie Nosického kanála v mierne upravenej polohe • Oceľový železničný 6-poľový most • 4 krátke betónové predpolia a 2 hlavné oceľové polia • Výška plavebnej dráhy pod mostom min. 7 m
159,329	-	SO 44.33.12 Železničný most + mostné provizorium	-	<ul style="list-style-type: none"> • Betónový železničný most ponad navrhovanú komunikáciu • Prepojenie územia rozdeleného novým násypom železnice • Dočasné mostné provizorium určené pre účely stavby na premostenie Nosického kanálu
159,630	-	SO 44.33.13	-	<ul style="list-style-type: none"> • Betónový železničný most

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
		Železničný most		<ul style="list-style-type: none"> • Prepojenie územia rozdeleného novým násypom železnice
159,928	-	SO 44.33.14 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> • Betónový železničný most • Prepojenie územia rozdeleného novým násypom železnice
160,342	-	SO 44.33.15 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> • Betónový železničný most ponad navrhovanú komunikáciu • Prepojenie územia rozdeleného novým násypom železnice
160,769	-	SO 44.33.16 Podchod pre cestujúcich	-	<ul style="list-style-type: none"> • Prefabrikovaný železobetónový podchod pre cestujúcich a verejnosť
160,820	-	SO 44.33.17 Lávka pre peších	-	<ul style="list-style-type: none"> • Zavesená oceľová lávka pre peších ponad Nosický kanál • Prístup záchranných zložiek
161,215	Objekt č. 203 Železničný most	SO 44.33.18 Železničný most	<ul style="list-style-type: none"> • Most cez Váh • Monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu devätnásťpoľová • Dĺžka mosta 900 m, zastávka Nosice sa nachádza na mostnom objekte, v mieste zastávky Nosice je konštrukcia rozšírená na 14 m a sú vybudované samostatné oceľové konštrukcie prístupových schodísk a rámp, ktoré slúžili výlučne na prístup cestujúcich na nástupištia, nie na prechod cez most 	<ul style="list-style-type: none"> • Most cez Váh • Monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu päťpoľová • Dĺžka mosta 292 m • Po stranách mosta vybudované nové lávky pre peších a cyklistov ako prístupy od obce Nimnica na Zastávku Nosice
162,806	Objekt č. 204 Železničný most	SO 44.33.21.1 Železničný most	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie Nosickej priehrady, cesty II. triedy a cesty III. triedy • Monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu jedenásťpoľová s max. rozpätím 230 m, pričom najdlhšie pole je podporované oblúkom • Výška nad prevádzkovou hladinou nádrže 8,0 m, 	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie Nosickej priehrady a cesty II. triedy • Monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu jedenásťpoľová extradrosová • Výška nad prevádzkovou hladinou nádrže 8,0 m, • Lávky po oboch stranách pre údržbu a pre peších a cyklistov
163,190	-	SO 44.33.21.2 Železničný most	<ul style="list-style-type: none"> • premostenie cesty III. triedy bolo riešené mostným objektom č. 204 	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie cesty III. triedy • Nová prefabrikovaná betónová konštrukcia • Podjazdná výška min. 4,50 m
164,108	Objekt č. 205 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie cesty III. triedy • Rekonštrukcia existujúceho mosta • Monolitická jednopoľová doska • Podjazdná výška min. 4,50 m 	<p>Zmena na cestný most, ktorý bude položený na opustenom železničnom telese</p>
164,110	-	SO 44.33.23 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> • Nový železničný most ponad navrhovanú prístupovú komunikáciu k portálu (44.38.14) • Železobetónový jednopoľový most s rozpätím 11 m • Podjazdná výška min. 4,50 m
164,373	Objekt č. 206 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie cesty III. triedy • Jednopoľová železobetónová monolitická šikmá doska • Podjazdná výška min. 4,50 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Most nie je potrebný, nové smerové vedenie trasy spôsobilo, že trať je v tomto úseku v tuneli
166,100	Objekt č. 207	-	<ul style="list-style-type: none"> • Premostenie cesty III. triedy 	<ul style="list-style-type: none"> • Zruší sa

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
	Železničný most		<ul style="list-style-type: none"> Jednopoľová železobetónová monolitická šikmá doska hrúbky Podjazdná výška min. 4,50 m 	<ul style="list-style-type: none"> Križovanie komunikácie ponad tunelovú rúru
168,591	Objekt č. 208 Podchod pre cestujúcich	SO 45.33.11 Podchod pre cestujúcich	<ul style="list-style-type: none"> Podchod pre cestujúcich v ŽST Považská Bystrica Rekonštrukcia existujúceho podchodu 	Bez zmeny
169,268	Objekt č. 209 Železničný most	SO 45.33.13 Železničný most SO 45.33.14 Cestný most	<ul style="list-style-type: none"> Most cez potok Mošteník Komplexná rekonštrukcia mosta s náhradou nitovanej nosnej konštrukcie železobetónovou monolitickou doskou 	<ul style="list-style-type: none"> Most cez potok Mošteník Nová jednopoľová rámová železobetónová konštrukcia Nový cestný most cez potok z dôvodu preložky komunikácie SO 46.38.01 Železobetónová jednopoľová konštrukcia
169,470	-	SO 45.33.16 Podchod pre verejnosť	-	<ul style="list-style-type: none"> Nový podchod pre verejnosť Prefabrikovaný železobetónový
169,820	Objekt č. 210 Železničný most	SO 46.33.10 Železničný most SO 46.33.11 Cestný most	<ul style="list-style-type: none"> Železničný most cez potok Domanižanka Rekonštrukcia existujúceho mosta, monolitická jednopoľová doska 	<ul style="list-style-type: none"> Železničný most cez potok Domanižanka Nová železobetónová jednopoľová konštrukcia Nový cestný most cez potok Domanižanka Železobetónová jednopoľová konštrukcia
170,546	Objekt č. 211 Cestný nadjazd	SO 46.33.12 Cestný nadjazd	<ul style="list-style-type: none"> Trojpoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov Podjazdná výška 6,30 m 	<ul style="list-style-type: none"> Jednopoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov, Podjazdná výška 6,97 m
171,530	Objekt č. 212 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> Most cez rameno Váhu monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu päťpoľová dĺžka mosta 150m 	Zruší sa
172,212	Objekt č. 213 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> Most cez rameno Váhu monolitická spojitá konštrukcia komorová z predpätého betónu dvanásťpoľová s rozpätiami 30 m dĺžka mosta 360 m 	Zruší sa
172,683	viď Objekt č. 215 Cestný nadjazd	SO 47.33.11 Cestný nadjazd	<ul style="list-style-type: none"> viď objekt č. 205 	<ul style="list-style-type: none"> Nový cestný nadjazd Jednopoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov, Výška mosta 8,6 m Preberá funkciu pôvodného Objektu č. 215
172,215	-	SO 47.33.12 Podchod pre cestujúcich	-	<ul style="list-style-type: none"> Nový podchod pre cestujúcich v Zastávke Považská Teplá Rámová prefabrikovaná konštrukcia so schodiskami a rampami
173,020	Objekt č. 214 Železničný most	SO 47.33.13 Železničný most SO 47.33.15 Cestný most	<ul style="list-style-type: none"> Rekonštrukcia existujúceho železničného mosta cez Manínsky potok Jednopoľová železobetónová monolitická doska 	<ul style="list-style-type: none"> Nový železničný most cez Manínsky potok Železobetónová jednopoľová dosková konštrukcia Nový cestný most cez Manínsky potok Železobetónová jednopoľová dosková konštrukcia

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
173,258	Objekt č. 215 Cestný nadjazd	viď SO 47.33.11	<ul style="list-style-type: none"> Trojpoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov Výška 6,30 m, zakladanie hĺbkové na veľkopriemerových pilótach 	Zruší sa – funkciu preberá nový SO 47.33.11
174,220	-	SO 47.33.14 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> Nový železničný most Železobetónová rúrová konštrukcia Slúži na prevádzanie vody cez zemné teleso železnice
177,735	Objekt č. 216 Železničný most	-	<ul style="list-style-type: none"> Most nad poľnou cestou Jednopoľová železobetónová monolitická šikmá Podjazdná výška min. 4,50 m 	Zruší sa
178,039	Objekt č. 217 Cestný nadjazd	SO 48.33.11	<ul style="list-style-type: none"> Cestný nadjazd na miestnej komunikácii Trojpoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov Podjazdná výška 6,30 m 	<ul style="list-style-type: none"> Cestný nadjazd na miestnej komunikácii Štvorpoľový cestný most z tyčových predpätých prefabrikátov Podjazdná výška min. 6,75 m
179,184	Objekt č. 218 Podchod pre cestujúcich	SO 48.33.12	<ul style="list-style-type: none"> Podchod pre cestujúcich v zast. Plevník - Drieňové Bus podchodu zo železobetónových rámových prefabrikátov 	Bez zmeny
179,293	Objekt č. 219 Železničný most	SO 48.33.13	<ul style="list-style-type: none"> Most cez potok Drienovka Rekonštrukcia existujúceho mosta zo železobetónových rámových prefabrikátov 	Bez zmeny

f) Zmeny v oporných konštrukciách

Vyšší stupeň poznania geotechnických charakteristík dotknutých lokalít a dispozičných možností pôvodného železničného telesa v kritických úsekoch smeroval k doplneniu oporných konštrukcií.

Objekt	Staničenie nžkm	Dĺžka múru (m)		Poznámka
		Pôvodná	Nová	
Zárubný múr	163,340 – 164,100	517	865	Rekonštrukcia pôvodného zárubného múru a nový zárubný múr
Oporný múr	164,118 – 164,213	-	94	Nový oporný múr pri koľaji č. 2
Oporný múr	167,180 – 168,220	-	1020	Nový oporný múr pri koľaji č. 2
Zárubný múr	173,800 -174,180	-	380	Nový zárubný múr pri koľaji č. 1
Zárubný múr	176,611 – 176,873	-	262	Nový zárubný múr pri koľaji č. 1

g) Zmeny v objektoch cestných komunikácií

Zmena smerového vedenia železničnej trate vyvolala aj potrebu prepracovania preložiek cestných komunikácií a napojení všetkých potrebných lokalít z dôvodu zrušenia úrovňových železničných priecestí.

Najrozsiahlejšou zmenou v objektoch cestných komunikácií je vybudovanie novej cestnej komunikácie na opustenom železničnom telese z Nosíc do Považskej Bystrice.

Hlavným účelom tohto objektu je zabezpečiť priame napojenie obce Dolný Milochov s mestom Púchov ako náhradu za zrušenú železničnú zastávku Milochov.

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
158,800	Objekt č. 301 Úprava komunikácie	SO 44.38.01 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestná komunikácie III. triedy Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou cestného nadjazdu nad železničnou traťou
159,329	Objekt č. 302 Úprava komunikácie	SO 44.38.02 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava účelovej komunikácie Jednopruhová s výhybňami Mimourovňové kríženie s novou železničnou traťou 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava účelovej komunikácie Jednopruhová s výhybňami Mimourovňové kríženie s novou železničnou traťou Zmena polohy
159,375 – 160,362	-	SO 44.38.03 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k železničným mostom na ostrove Nosice Jednopruhová s výhybňami
160,365 - 160,965	Objekt č. 303 Prístupová komunikácia k Zastávke Nosice	SO 44.38.04 Prístupová komunikácia	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k Zastávke Nosice Jednopruhová s výhybňami 	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k Zastávke Nosice Jednopruhová s výhybňami Zmena polohy
161,070	Objekt č. 304 Úprava komunikácie	-	<ul style="list-style-type: none"> Úprava účelovej komunikácie Mimourovňové kríženie s novou železničnou traťou 	Zruší sa
161,333	Objekt č. 305 Úprava komunikácie	SO 44.38.05 Úprava prístupovej komunikácie SO 44.38.02 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie II. triedy II/507 Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie II. triedy Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou Úprava prístupovej komunikácie k priehradnému múru
161,390	-	SO 44.38.07 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k západnému portálu tunela Diel
162,485	-	SO 44.38.08 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Diel
159,000 – 166,000	Objekt č. 306 Nová komunikácia	SO 44.39.01.1 Nová komunikácia	<ul style="list-style-type: none"> Nová cestná komunikácia Nové prepojenie mesta Púchov s obcou Dolný Milochov 	<ul style="list-style-type: none"> Nová cestná komunikácia III. triedy Nové prepojenie mesta Púchov s Považskou Bystricou so zapojením Dolného a Horného Milochova Trasa cesty v opustenom železničnom telese
162,550	Objekt č. 307 Úprava komunikácie	SO 44.38.09 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie II. triedy II/507 Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	Bez zmeny
163,189	Objekt č. 308 Úprava komunikácie	SO 44.38.10.1 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy Mimourovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou Zmena trasovania
164,100	Objekt č. 309 Úprava	SO 44.38.10.2 Úprava	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
	komunikácie	komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	<ul style="list-style-type: none"> Mimoúrovňové kríženie s novou cestnou komunikáciou SO 44.39.01.1 Zmena trasovania
164,100	-	SO 44.38.14 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k západnému portálu tunela Milochov
166,000	-	SO 44.38.15 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Milochov
166,000 – 166,600	Objekt č. 310 Úprava komunikácie	SO 44.38.16 Úprava komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mosta nad cestou 	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie III. triedy Mimoúrovňové kríženie s novou cestnou komunikáciou ponad tunelovú rúru železnice Zmena trasovania
165,935	-	SO 44.38.17 Nová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Zárodok novej komunikácie MZ 8/60 V zmysle územného plánu mesta Považská Bystrica
169,230 – 171,190	Objekt č. 311 Preložka komunikácie	SO 46.38.01 Preložka komunikácie	<ul style="list-style-type: none"> Preložka obslužnej komunikácie Jednopruhová s výhybňami Mimoúrovňové križovanie cestným nadjazdom 	<ul style="list-style-type: none"> Preložka obslužnej komunikácie Jednopruhová s výhybňami Zmena rozsahu – predĺženie Mimoúrovňové križovanie cestným nadjazdom
171,500 – 172,310	Objekt č. 312 Úprava komunikácie	SO 47.38.01 Prístupová komunikácia	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou 	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová jednopruhová komunikácia pre údržbu objektov železničného spodku
172,050 – 172,344	-	SO 47.38.02 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia pre údržbu objektov železničného spodku Jednopruhová komunikácia s výhybňami
172,345 – 173,020	-	SO 47.38.03 Prístupová komunikácia	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová prístupová komunikácia do lokality ako náhrada za zrušené priecestie Mimoúrovňové kríženie so železnicou pomocou cestného nadjazdu Dvojpruhová komunikácia C7,5/50
172,683	-	SO 47.38.04 Nová križovatka	-	<ul style="list-style-type: none"> Nová križovatka na ceste I/61 Prístup do lokality ako náhrada za zrušené priecestie
173,000	-	SO 47.38.06 Prístupový chodník	-	<ul style="list-style-type: none"> Rekonštrukcia existujúceho chodníka Prístup cestujúcich z obce Považská Teplá na zastávku
173,258	Objekt č. 313 Úprava komunikácie	-	<ul style="list-style-type: none"> Úprava cestnej komunikácie Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou cestného nadjazdu Prístup k zastávke po zrušení úrovňového priecestia 	<ul style="list-style-type: none"> Zruší sa Funkciu preberá cestný nadjazd SO 47.38.03
178,039	Objekt č. 314 Úprava komunikácie	-	<ul style="list-style-type: none"> Úprava komunikácie Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou železničného mostu nad cestou Prístup do lokality 	Zruší sa
177,733	Objekt č. 315 Prístupová	SO 48.38.02 Prístupová	<ul style="list-style-type: none"> Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou 	<ul style="list-style-type: none"> Mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou

Staničenie objektu (nžkm)	Objekt		Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
	Pôvodný	Nový		
	komunikácia	komunikácia	cestného nadjazdu <ul style="list-style-type: none"> Náhrada za zrušené úrovňové železničné priecestie v Plevníku-Drienovom Prístup do lokality 	cestného nadjazdu <ul style="list-style-type: none"> Náhrada za zrušené úrovňové železničné priecestie v Plevníku-Drienovom Prístup do lokality Rozšírenie rozsahu a dĺžky prístupovej komunikácie
179,184	Objekt č. 316 Prístupová komunikácia	SO 48.38.03 Prístupová komunikácia	<ul style="list-style-type: none"> Komunikácia podchodu Prístup cestujúcich na nástupišťa v Zastávke Plevník-Drienové 	Bez zmeny

h) Zmeny v objektoch úprav vodných tokov

Pri detailnejšom spracovaní mostných objektov, ktoré križujú vodné toky, sa spravidla upraví tvar koryta vodného toku pod mostným objektom. V nevyhnutnej miere je potrebné prečistenie koryta vodného toku. V zásade nenastáva zmena koncepcie úpravy vodných tokov.

V pôvodnom riešení bol úsek vedený popri priemyselnej časti Považskej Bystrice (sžkm 171,0) riešený ako násyp, ktorý bol v dĺžke 400 m umiestnený v koryte Váhu. V tomto riešení nebolo uvažované s oporným múrom. Zmena navrhovanej činnosti spočíva v návrhu nového oporného múru v nžkm 167,180 – 168,220 v dĺžke 1 020 m. Zásah do koryta Váhu v dĺžke 400 m zostáva zachovaný, rozsah zásahu však bude menší nakoľko oporný múr má nižšie územné nároky v porovnaní so zemným násypom.

Časť oporného múru bude slúžiť ako ochrana pred hladinou Q100 v koryte Váhu a nahrádza pôvodnú sypanú zemnú hrádzu, ktorá je v súbehu so starou železničnou traťou a chráni celé územie pred zatopením.

i) Zmeny v umiestnení protihlukových stien

V rámci procesu posúdenia vplyvov stavby na životné prostredie bola vypracovaná nasledujúca hluková štúdia:

- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov TN/ŽA, Vibroakustická štúdia v zmysle správy o hodnotení, máj 2006 (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2006)

Neskôr bola uvedená hluková štúdia aktualizovaná pre potreby územného rozhodnutia:

- ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Považská Teplá pre rýchllosť do 160 km/hod, Hluková štúdia pre vydanie územného rozhodnutia, apríl – máj 2007 (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2007)

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v zmene návrhov inštalácie protihlukových stien v koridore železničnej trate s pôvodne posúdenou činnosťou. Uvedené zmeny sú vyvolané najmä zmenami legislatívy.

Podkladom pre návrh protihlukových stien v Správe o hodnotení bola štúdia „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchllosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica

krajov TN/ŽA, Vibroakustická štúdia v zmysle správy o hodnotení, máj 2006 (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2006)“. Na základe tejto štúdie bol v Správe o hodnotení navrhnutý nasledujúci rozsah protihlukových stien:

Staničenie km	Strana	Dĺžka (m)
159,100 ZU – 160,100	vľavo	900
160,500 – 162,000	vpravo	1500
161,600 – 162,000	vľavo	400
163,050 – 163,650	vpravo	600
167,750 – 169,850	vľavo	2100
169,500 – 171,250	vpravo	1750
173,250 – 175,200	vpravo	1950
176,200 – 178,300	vpravo	2100
179,200 – 181,050	vpravo	1850
181,200 – 183,450	vľavo	2250
Spolu		15400

V čase, kedy bola prvá hluková štúdia vypracovaná (2006), boli najvyššie prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajších priestoroch dané nariadením vlády č. 40/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami.

V čase vypracovania aktualizácie hlukovej štúdie (2007) bolo v platnosti Nariadenie vlády SR č. 339/2006 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií. Toto nariadenie znamenalo pre železničnú dopravu menej prísne limity pre nočnú dobu. V súčasnosti je v platnosti zákon NR SR č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktoré však v zásade kopíruje prípustné limity z roku 2007. Jeho naplnenie sa kontroluje porovnaním nameraných a vypočítaných imisných hodnôt vo vonkajšom prostredí záujmového územia s prípustnými hodnotami podľa Nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Podľa NV č. 40/2002 Z.z. boli prípustné nasledovné maximálne hodnoty L_{aeq} (ekvival.) pre vonkajšie priestory obytného prostredia:

- denná doba 60 dB (A),
- nočná doba 50 dB (A).

Podľa Nariadenia vlády č. 339/2006 (v platnosti v dobe vypracovania aktualizovanej hlukovej štúdie) platného do 31.8.2007 a nového, aktuálne platného predpisu č. 549/2007 Z.z. sú v súčasnosti maximálne prípustné hodnoty nasledovné:

- denná doba 60 dB (A),
- nočná doba 55 dB (A).

Limity pre nočnú dobu, ktoré sú kritickým limitom pri prevádzke železničných tratí a dôvodom pre umiestňovanie protihlukových stien, boli zmiernené o 5dB. Tu je potrebné

upozorniť, že nakoľko sa jedná o logaritmickú funkciu, zvýšenie hluku o 3 dB znamená zdvojnásobenie akustickej energie, a naopak, každé zníženie hluku o 3 dB znamená zmenšenie akustickej energie na polovicu v logaritmickú závislosti. Z uvedeného dôvodu zvýšenie prípustnej hodnoty hluku pre nočnú dobu znamenalo nižšie nároky na aplikáciu protihlukových stien, preto návrh protihlukových stien v aktualizovanej hlukovej štúdiu bol výrazne menšieho rozsahu v porovnaní s predchádzajúcou štúdiou.

Nesúlad v staničení protihlukových stien v situácii s hlukovou štúdiou z roku 2007 nastal z dôvodu zmien smerového vedenia (zmeny smerového vedenia sú predmetom Oznámenia o zmene) oproti pôvodne posudzovanému červenému variantu.

K drobným zmenám návrhu protihlukových stien došlo po spresnení terénnych pomerov, prípadne po zmene technického riešenia. Jednotlivé dôvody sú spresnené v nasledujúcej tabuľke:

Lokalita	Staničenie nžkm a strana trate v smere staničenia		Dĺžka clony (m)		Popis zmeny
	Pôvodné v zmysle hlukovej štúdie z roku 2007	Nové v zmysle DSPRS	pôvodná	nová	
Nosice	158,567 - 159,057 vpravo	158,572 - 159,229 vpravo	490	657	Predĺženie na moste – zachovanie celistvosti pri pohľade na most Optimalizácia polohy
Nimnica	161,060 - 161,460 vľavo	161,072 - 161,362 vľavo	400	290	Skrátenie – ukončenie na portáli Portál v záreze preberá funkciu PHS a ďalej trasa pokračuje v tunelovej rúre
Milochov	163,770 - 164,270 vpravo	-	500	-	Zruší sa Protihluková clona stráca význam z dôvodu vedenia trasy v odreze
Milochov	165,850 - 166,600 vpravo	-	750	-	Zruší sa Protihluková clona stráca význam z dôvodu vedenia trasy v tuneli a vedľa násypu novej cestnej komunikácie
Milochov	165,850 - 166,000 vľavo	-	150	-	Zruší sa Protihluková clona stráca význam z dôvodu vedenia trasy v tuneli
Považská Bystrica	168,330 - 171,570 vpravo	168,275 - 171,549 vpravo	3240	3274	Optimalizácia polohy Protihluková clona prerušená v mieste výpravnej budovy a budovy riadenia dopravy
Považská Bystrica	168,360 - 168,810 vľavo	168,408 - 168,644 vľavo	450	236	Skrátenie v mieste ochrannej hrádze Optimalizácia polohy
Považská Bystrica	170,700 - 171,030 vľavo	170,634 - 171,011 vľavo	330	377	Optimalizácia polohy
Považská Teplá	172,100 - 172,550 vpravo	172,079 - 172,528 vpravo	450	449	Optimalizácia polohy
Považská Teplá	173,230 - 173,930 vpravo	173,200 - 173,828 vpravo	730	628	Skrátenie protihlukovej clony v mieste zárubného múru trate v záreze
Vrtižer	174,100 - 174,460 vpravo	174,157 - 174,478 vpravo	360	321	Skrátenie protihlukovej clony v mieste zárubného múru trate v záreze
Plevník - Drieňové	178,100 - 180,200 vpravo	178,100 - 180,200 vpravo	2100	2100	Bez zmeny
Spolu			9950	8332	

j) Zmeny v oznamovacom zariadení, el. rozvodoch a ostatných inžinierskych sieťach

Pôvodná dokumentácie bola pripravovaná v predprojektovom stupni, preto nebolo možné odhadnúť rozsah potrebných stavebných objektov rozvodov, oznam. zariadení, nových inžinierskych sietí a ich preložiek. Objekty, ktoré boli vyvolané priamo zmenou technického riešenia, ktorá je predmetom oznámenia o zmene, sú označené v pravom stĺpci ako „Zmena“. Zvyšné prevádzkové súbory (PS) a stavebné objekty (SO) sú len dôsledkom vyššieho stupňa poznania a v skutočnosti nepredstavujú zmenu v technickom riešení.

č. PS/SO	Názov PS, SO	Zmena oproti pôvodnej dokumentácii
Oznamovacie zariadenia		
PS 00.22.51	Žst. ŽILINA, OPTICKÝ KÁBEL	
PS 00.22.52	Žst. ŽILINA, MIESTNA KABELIZÁCIA	
PS 44.22.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, OPTICKÝ KÁBEL	Zmena
PS 44.22.03	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - ŽSR"	Zmena
PS 44.22.04	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA TRAŤOVÉHO KÁBLA "TKK - ŽSR"	Zmena
PS 44.22.05	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA KOAXIÁLNEHO KÁBLA "KK - ŽSR"	Zmena
PS 44.22.06	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA OZNAMOVACÍCH KÁBLOV "MK - ŽSR"	Zmena
PS 44.22.07	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, MIESTNA KABELIZÁCIA	Zmena
PS 44.22.18	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, DIAĽKOVÝ KÁBEL "DK - ŽSR" : PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA	
PS 45.22.02	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, OPTICKÝ KÁBEL	Zmena
PS 45.22.03	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - ŽSR"	
PS 45.22.04	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA TRAŤOVÉHO KÁBLA "TKK - ŽSR"	
PS 45.22.05	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA KOAXIÁLNEHO KÁBLA "KK - ŽSR"	
PS 45.22.06	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA OZNAMOVACÍCH KÁBLOV "MK - ŽSR"	Zmena
PS 45.22.07	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, MIESTNA KABELIZÁCIA	Zmena
PS 45.22.13	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ŠTRUKTÚROVANÁ KABELÁŽ - LAN	
PS 46.22.02	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, OPTICKÝ KÁBEL	
PS 46.22.03	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - ŽSR"	Zmena
PS 46.22.04	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA TRAŤOVÉHO KÁBLA "TKK - ŽSR"	Zmena
PS 46.22.05	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA KOAXIÁLNEHO KÁBLA "KK - ŽSR"	
PS 46.22.06	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA OZNAMOVACÍCH KÁBLOV "MK - ŽSR"	Zmena
PS 46.22.07	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, MIESTNA KABELIZÁCIA	
PS 47.22.02	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, OPTICKÝ KÁBEL	
PS 47.22.03	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - ŽSR"	
PS 47.22.04	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA TRAŤOVÉHO KÁBLA "TKK - ŽSR"	
PS 47.22.05	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA KOAXIÁLNEHO KÁBLA "KK - ŽSR"	
PS 47.22.06	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA OZNAMOVACÍCH KÁBLOV "MK - ŽSR"	
PS 47.22.07	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, MIESTNA KABELIZÁCIA	
Trakčné vedenie a energetika		
SO 44.35.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TRAKČNÉ VEDENIE	Zmena

č. PS/SO	Názov PS, SO	Zmena oproti pôvodnej dokumentácii
SO 44.35.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TRAKČNÉ VEDENIE V TUNELOCH	Zmena
SO 44.35.03	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ŽST PÚCHOV, TRAKČNÉ VEDENIE	
SO 44.35.04	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, UKOĽAJNENIE OCEĽOVÝCH KONŠTRUKCIÍ	Zmena
SO 44.35.05	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEĽ, PRÍPOJKA VN PRE TS "ŽSR"	
SO 44.35.06	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEĽ, PRÍPOJKA NN	
SO 44.35.07	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEĽ, ROZVODY NN	
SO 44.35.08	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEĽ, OSVETLENIE	
SO 44.35.10	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, PRÍPOJKA VN PRE TS "ŽSR"	
SO 44.35.11	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, PRÍPOJKA NN	
SO 44.35.12	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, ROZVODY NN	Zmena
SO 44.35.13	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, OSVETLENIE	Zmena
SO 44.35.15	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ZASTÁVKA NOSICE, NOVÝ PODCHOD, PRÍPOJKA NN	
SO 44.35.16	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ZASTÁVKA NOSICE, NOVÝ PODCHOD, OSVETLENIE	
SO 44.35.17	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ZASTÁVKA NOSICE, ROZVODY NN	
SO 44.35.18	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ZASTÁVKA NOSICE, OSVETLENIE	
SO 44.35.21	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, NÁHRADNÁ BYTOVÁ VÝSTAVBA, OBEC NIMNICA, PRÍPOJKA VN	
SO 44.35.22	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA IHRISKA, KATASTER NOSICE, PRÍPOJKA NN	
SO 44.35.24	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA ROZVODOV 6 kV POČAS REALIZÁCIE STAVBY	Zmena
SO 44.35.26	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV VVN "SSE ŽILINA"	
SO 44.35.27	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV VN "SSE ŽILINA"	
SO 44.35.28	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV NN "SSE ŽILINA"	
SO 44.35.29	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV NN "MESTO POVAŽSKÁ BYSTRICA"	
SO 45.35.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, TRAKČNÉ VEDENIE	
SO 45.35.02	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, UKOĽAJNENIE OCEĽOVÝCH KONŠTRUKCIÍ	
SO 45.35.03	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, DOO	
SO 45.35.04	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ROZVODY NN	
SO 45.35.05	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PREČERPÁVACIA STANICA, PRÍPOJKA NN	
SO 45.35.06	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, OSVETLENIE	
SO 45.35.07	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PODCHOD č 235, PRÍPOJKA NN	
SO 45.35.08	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PODCHOD č 235, OSVETLENIE	
SO 45.35.09	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, EOVS	
SO 45.35.10	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, REKONŠTRUKCIA PRÍPOJKY VN	
SO 45.35.11	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA ROZVODOV 6 kV POČAS REALIZÁCIE STAVBY	
SO 45.35.12	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRIPOJENIE SPÍNACEJ STANICE	
SO 45.35.13	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, NOVÝ PODCHOD PRE VEREJNOSŤ V SŽKM 171,434 , PRÍPOJKA NN	Zmena
SO 45.35.14	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, NOVÝ PODCHOD PRE VEREJNOSŤ V SŽKM 171,434, OSVETLENIE	
SO 45.35.15	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV VN "SSE ŽILINA"	

č. PS/SO	Názov PS, SO	Zmena oproti pôvodnej dokumentácii
SO 45.35.16	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA ROZVODOV NN "SSE ŽILINA"	
SO 46.35.01	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, TRAKČNÉ VEDENIE	
SO 46.35.02	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, UKOĽAJNENIE OCEĽOVÝCH KONŠTRUKCIÍ	
SO 46.35.03	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, ÚPRAVA ROZVODOV 6 kV POČAS REALIZÁCIE STAVBY	
SO 46.35.04	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, ROZVODY VN	
SO 46.35.06	POVAŽSKÁ BYSTRICA - POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA ROZVODOV NN "SSE ŽILINA"	
SO 47.35.01	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, TRAKČNÉ VEDENIE	
SO 47.35.02	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, UKOĽAJNENIE OCEĽOVÝCH KONŠTRUKCIÍ	
SO 47.35.06	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ZASTÁVKA POVAŽSKÁ TEPLÁ, PODCHOD V SŽKM 175,021, OSVETLENIE	
SO 47.35.07	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ZASTÁVKA POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRÍPOJKA NN	
SO 47.35.08	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ZASTÁVKA POVAŽSKÁ TEPLÁ, OSVETLENIE ZASTÁVKY	
SO 47.35.09	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ÚPRAVA ROZVODOV 6kV POČAS REALIZÁCIE STAVBY	
SO 47.35.13	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA ROZVODOV NN "SSE ŽILINA"	
Slaboprúdové rozvody		
SO 44.36.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA MIESTNEHO KÁBLA "MK - ST"	Zmena
SO 44.36.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA OPTICKÉHO KÁBLA "DOK - VET"	Zmena
SO 44.36.03	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - VET"	Zmena
SO 45.36.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA MIESTNEHO KÁBLA "MK - ST"	
SO 45.36.02	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA DIAĽKOVÉHO KÁBLA "DK - ST"	
SO 45.36.03	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRELOŽKA OPTICKÉHO KÁBLA "OK - ST"	
SO 47.36.01	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA MIESTNEHO KÁBLA "MK - ST"	
SO 47.36.02	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA KÁBLA "OOK - ST"	
SO 47.36.03	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, PRELOŽKA KÁBLA "ORANGE"	
Inžinierske siete		
SO 44.37.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEL, POŽIARNY VODOVOD	
SO 44.37.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, POŽIARNY VODOVOD	Zmena
SO 44.37.03	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA STL "SPP"	Zmena
SO 44.37.04	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRÍPOJKA PLYNU K NÁHRADNEJ BYTOVEJ VÝSTAVBE, OBEC NIMNICA	
SO 44.37.06	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA VODOVODE "SVS"	Zmena
SO 44.37.07	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRÍPOJKA VODOVODU K NÁHRADNEJ BYTOVEJ VÝSTAVBE, OBEC NIMNICA	
SO 44.37.08	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRÍPOJKA VODOVODU K PRELOŽKE IHRISKA, KATASTER NOSICE	
SO 44.37.10	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA KANALIZÁCIU "OBEC NIMNICA"	
SO 44.37.11	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, PRÍPOJKA KANALIZÁCIE K NÁHRADNEJ BYTOVEJ VÝSTAVBE, OBEC NIMNICA	
SO 44.37.12	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, KANALIZÁCIA K PRELOŽKE IHRISKA, KATASTER NOSICE	
SO 44.37.14	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, ČOV K PRELOŽKE IHRISKA, KATASTER NOSICE	

č. PS/SO	Názov PS, SO	Zmena oproti pôvodnej dokumentácii
SO 45.37.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, KANALIZÁCIA	
SO 45.37.02	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ODLUČOVAČ ROPNÝCH LÁTOK	
SO 45.37.03	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, PREČERPÁVACIA STANICA	
SO 45.37.04	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA STL "SPP"	
SO 45.37.05	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA VODOVODE "SVS"	
SO 45.37.06	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, ÚPRAVA NA VODOVODE "ŽSR"	
SO 47.37.01	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ÚPRAVA NA STL "SPP"	
SO 47.37.02	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ÚPRAVA NA VODOVODE "ŽSR"	
SO 47.37.03	Žst. POVAŽSKÁ TEPLÁ, ÚPRAVA NA KANALIZÁCIU "ŽSR"	

k) Zmeny v únikových štôlnach

Na uvedenom úseku modernizovanej žel. trate budú realizované dva tunely – tunel Milochov a tunel Diel. Každý z nich bude z bezpečnostných dôvodov pre prípad neočakávaných nehodových udalostí vybavený únikovou štôľňou, čo zvýši bezpečnosť prevádzky tunelov. Situovanie únikových štôľní je zrejme z priloženej situácie.

SO 44.33.33	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEI, ÚNIKOVÁ ŠTÔĽŇA
SO 44.33.38	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, ÚNIKOVÁ ŠTÔĽŇA

Absencia riešenia únikových štôľní v stupni EIA opäť zodpovedá predprojektovému stupňu dokumentácie a nie je dôsledkom skutočnej „zmeny“ technického riešenia.

l) Zmeny v dielenskej technológii

Podrobné riešenie náhradného zdroja nebolo vzhľadom na stupeň dokumentácie predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Náhradný prúdový zdroj je štandardnou a bezpodmienečnou súčasťou zabezpečenia bezpečnej prevádzky nevyhnutných zariadení v prípade výpadku elektrickej energie. V súvislosti so zabezpečením nevyhnutnej prevádzky zariadení počas výpadku dodávky elektrickej energie po dobu 12 hodín bude riešená aj zásoba pohonných hmôt pre dieselaagregáty.

Jediná železničná stanica v riešenom úseku – žst. Považská Bystrica - bude pre vyšší komfort cestujúcich vybavená osobnými výťahmi.

PS 44.23.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEI, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ
PS 44.23.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ
PS 45.23.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ
PS 45.23.02	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, OSOBNÉ VÝŤAHY PRE CESTUJÚCICH

m) Zmeny v silnoprúdovej technológii

Vyššie energetické nároky a potrebná dodávka el. energie vyvolá potrebu realizácie dvoch nových transformovní a rekonštrukciu existujúcej trafostanice.

PS 44.24.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEI, TRANSFORMOVŇA 22/0,4 kV
PS 44.24.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, TRANSFORMOVŇA 22/0,4 kV
PS 45.24.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, REKONŠTRUKCIA TRAFOSTANICE 22 kV

2.4. Požiadavky na vstupy

Záber pôdy

V rámci pôvodného riešenia navrhovanej činnosti sa uvažovalo so záberom pozemkov trvalým (teleso železničnej trate a súvisiacich objektov) aj dočasným (vytvorenie komunikačných plôch, zariadení staveniska, dočasné depónie výkopov a pod.), pričom kvantitatívny rozsah záberov bol stanovený orientačne pre jednotlivé úseky trate:

Úsek trate	Záber pôdy (m ²)
Červený variant	
Púchov – Považská Bystrica	83 100
žst. Považská Bystrica	7 500
Považská Bystrica – hranica krajov TN/ZA	50 000
Spolu	140600

V rámci zmeny navrhovanej činnosti dôjde aj k záberu nepoľnohospodárskej, poľnohospodárskej a lesnej pôdy.

Druh pôdy	Záber pôdy (m ²)	
	Trvalý	Dočasný
Nepoľnohospodárska pôda (zastavané plochy, ostatné plochy, vodné plochy)	211274	3794
Poľnohospodárska pôda (orná pôda, trvalé trávnaté porasty, záhrady)	171606	1694
Lesná pôda	27559	0
Spolu	410439	5488

Hlavné dôvody, ktoré spôsobili výrazné zvýšenie predpokladaného záberu:

- v procese EIA sa jednalo o predprojektový stupeň dokumentácie, v ktorom nie je možné odhadnúť záber pôdy vzhľadom na absenciu terénneho zamerania. Podrobný digitálny model terénu umožnil presnejší odhad záberu (čím vyšší násyp, tým väčší záber),
- na základe bezpečnostných a územných požiadaviek boli doplnené prístupové a súbežné komunikácie (prístupová komunikácia k portálom, nová komunikácia spájajúca Dolný a Horný Miločov s Púchovom, súbežná komunikácia so žel. traťou na Nosickom ostrove...),
- estakáda na Nosickom ostrove bola z investičných dôvodov nahradená zemným násypom, pričom zemný násyp má výrazne väčšie územné nároky,
- 2 železničné mosty (360 a 150m) ponad rybníky boli nahradené zemným násypom, pričom zemný násyp má výrazne väčšie územné nároky.

Spotreba vody

V procese EIA nebola špecifikovaná presná potreba vody pre realizáciu modernizácie trate.

Potreba vody počas výstavby činnosti (technologická a pitná voda) bude zabezpečená dodávateľmi, resp. zhotoviteľom stavby. Zdrojom vody budú jestvujúce verejné vodovodné

siete a hydranty, resp. v miestach bez možnosti napojenia cisterny. Zmeny navrhovanej činnosti nespôsobia zásadnú zmenu spotreby vody v období výstavby.

V etape *prevádzky* je potrebné zabezpečiť pitnú a prevádzkovú vodu v objektoch železničných staníc, táto potreba bude pokrytá z existujúcej vodovodnej siete. Nie je predpoklad nárastu spotreby vody počas prevádzky činnosti oproti súčasnému stavu.

Zmeny navrhovanej činnosti nevyvolajú špecifickú potrebu vody, t.j. nepredpokladajú sa zásadné zmeny množstiev potrebnej vody počas výstavby ani prevádzky železničnej trate a súvisiacich objektov oproti pôvodnému návrhu.

Surovinové a energetické zdroje

Počas realizácie činnosti bude potrebné zvýšené množstvo surovín, najmä zemín (do násypov v miestach preložiek trate) a štrkov (do podkladných vrstiev železničného spodku). Primárnym zdrojom potrebného štrku a kameniva bude výziskový materiál z pôvodného koľajového lôžka. Pre násypy novej železničnej trate je predpoklad využitia zeminy z ťažby tunelov. Vzhľadom na rozsah činnosti budú konkrétne spotreby surovín spresnené až v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

V etape *výstavby* trate a súvisiacich objektov bude potrebné zvýšené množstvo elektrickej energie. Staveniská v železničných staniaciach budú v prípade dostatočnej kapacity napojené na jestvujúce rozvody, v prípade iných nárokov budú vybudované staveniskové prípojky z elektrických vedení, resp. sa využijú mobilné agregáty.

V etape *prevádzky* činnosti bude odber elektrickej energie potrebný pre trakčnú sústavu pohonu lokomotív (TPS 25 kV, 50 Hz), navrhnuté preto budú potrebné zariadenia (meniarne, prípojky a i.) podľa rozvojovej stratégie navrhovateľa.

Navrhované zmeny hodnotenej činnosti nevyvolajú špecifické surovinové a energetické potreby, tieto zostanú v zásade obdobné.

Dopravná a iná infraštruktúra

Vo fáze výstavby činnosti bude potrebné zabezpečiť prístupové komunikácie pre nákladné vozidlá a stavebné mechanizmy. Prístup a aj dovoz materiálu bude možný prostredníctvom samotnej železničnej trate, v miestach preložiek žel. trate budú na prístup využité pozemky určené na výstavbu novej trate. Ďalej budú využívané miestne komunikácie, existujúce poľné (najmä v medzistaničných úsekoch), resp. na zabezpečenie prístupu ku stavenisku môžu byť vybudované aj dočasné komunikácie, ktoré budú po skončení výstavby prinavrátené do pôvodného stavu.

V rámci navrhovanej zmeny činnosti sa plánuje realizovať dočasný mostný objekt cez Nosický kanál, ktorý bude po dobu výstavby slúžiť ako prístupová komunikácia z Nosíc na Nosický ostrov.

Nároky na pracovné sily

Konkrétna potreba pracovných síl pre *výstavbu* činnosti bude spresnená dodávateľom stavebných prác, profesná skladba pracovníkov je určená charakterom samotnej stavby.

Počas *prevádzky* činnosti vznikne potreba pracovníkov pre pravidelnú údržbu a opravu trate a súvisiacich objektov a zariadení. Nie je predpoklad významného navýšenia ich počtu oproti súčasnému stavu, predpokladá sa však zvýšenie nárokov na ich odbornosť a kvalifikáciu (bude potrebná obsluha nových zabezpečovacích a oznamovacích zariadení).

Hodnotená zmena navrhovanej činnosti nevyvolá žiadne špeciálne nároky na pracovné sily ani vo fáze výstavby, ani počas prevádzky činnosti. Stav posúdený v pôvodnom procese EIA sa nezmení.

Iné nároky

Ako súčasť realizácie železničnej trate bude potrebné odstránenie niekoľkých existujúcich stavieb, ktoré sú trasovaním buď zasiahnuté priamo, alebo by vzhľadom na ich polohu boli veľmi výrazne nepriaznivo ovplyvnené.

Pôvodne posúdený variant navrhovanej činnosti bol trasovaný cez obecné ihrisko v Nosiciach (na Nosickom ostrove), táto situácia je totožná aj v prípade predkladanej zmeny činnosti. Ihrisko bolo z tohto dôvodu navrhnuté na preloženie na nové miesto (žkm 160,4 – 160,5).

Z pohľadu zásahu do obytných objektov je najvýznamnejší zásah a nevyhnutná asanácia dvoch obytných domov v k.ú. Nimnica na p.č. 146 a 147 v nžkm 161,350 pri západnom portáli tunela Diel, každý so 6 bytovými jednotkami (situácia bude vyriešená náhradnou výstavbou) a rodinné domy pri východnom portáli tunela Milochovo (v pôvodnej EIA tunel Stavná). Zmena navrhovanej činnosti ako i pôvodne posudzované technické riešenia počítajú s touto asanáciou.

Pôvodne posúdené riešenie (EIA z roku 2006) ďalej špecifikuje rozsah búracích prác nasledovne:

1. časť úseku: Nosice – Milochovo

- priamo neatakuje žiadny objekt
- pri výstavbe, ale aj následnom prevádzkovaní by boli nad prijateľnú mieru zasiahnuté dva bytové domy a tiež susedné dva rodinné domy. Bolo by vhodné tieto objekty vykúpiť, prípadne zabezpečiť náhradné bývanie s čím by súhlasili obyvatelia predmetných bytoviek v Nimnici.

2. časť úseku: Milochovo – hranica krajov Trenčín a Žilina

- v druhej časti úseku je výstavbou portálu tunela „Stavná“ (po novom tunel Milochovo) priamo zasiahnutých päť rodinných domov, výrazne ovplyvnených bude ďalších päť rodinných domov.
- v Považskej Teplej bol z dôvodu zachovania troch rodinných domov upravený smerový oblúk, ktorý po úprave zasahuje železničiarsky objekt pri pôvodnej trati, ktorý je potrebné zasaňovať. Ďalšie asanácie objektov nie sú potrebné.

Nakoľko uvedené rodinné domy neboli bližšie identifikované ani v mapovej prílohe a jednalo sa o predprojektový stupeň bez presného terénneho zamerania, kde bol rozsah asanácií odhadovaný len veľmi predbežne, nie je možné presne identifikovať, k akým

zmenám oproti pôvodnej dokumentácii došlo. Lokality zásahu obytných domov však zostali zachované.

Všetky búracie práce sú znázornené aj v grafickej prílohe Zmena navrhovanej činnosti vzhľadom na vyšší stupeň poznania a dostupných podkladov lokalizovala potrebné asanácie nasledovne (spôsob náhrady za tieto objekty bude riešený individuálne):

- úsek Púchov – žst. Považská Bystrica:
 - šatne na ihrisku na p.č. 1260/2 (žkm 160,9)
 - 2 rodinné domy na p.č. 961 a 959/2 (nžkm 165,870),
 - rodinný dom na p.č. 958 (nžkm 165,880),
 - rekreačný domček na p.č. 950/2 (nžkm 165,9),
 - záhradný domček na p.č. 952/4 (nžkm 166,0),
 - 6 rodinných domov na p.č. 945/3, 944/2, 943, 942/7, 942/5, 941/1 (nžkm 166,1) pri východnom portáli tunela Milochov
- úsek žst. Považská Bystrica:
 - prečerpávacía stanica (nžkm 167,230),
 - stavadlo ŽSR (nžkm 168,000),
 - dom, sklad a hospodársky domček na p.č. 6127, 6123/13 a 6123/12 (nžkm 168,200),
 - trafostanica (nžkm 168,800),
 - stavadlo ŽSR (nžkm 168,900),
 - dom na p.č. 5874/5 a 5874/21 v nžkm 169,350,
- úsek žst. Považská Teplá:
 - objekt zberných surovín (nžkm 170,600),
 - rodinný dom s garážou na p.č. 1638 v nžkm 170,600,
 - záhradný domček (nžkm 170,835),
 - záhradná chatka na p.č. 1660/3 v nžkm 170,845,
 - záhradná chatka a studňa p.č. 1689/3 v nžkm 170,980,
 - stavadlo ŽSR (nžkm 172,432),
 - obytný dom a sklad na p.č. 938/4 a 938/5 (nžkm 172,465),
 - stavadlo ŽSR (nžkm 173,332).

2.5. Údaje o výstupoch

Zdroje znečistenia ovzdušia

Ako bolo v pôvodnej dokumentácii posúdené v EIA uvedené, vo fáze realizácie činnosti je možné počítať so zvýšenými nepriaznivými vplyvmi na ovzdušie, ktoré sú dočasného charakteru, t.j. sú obmedzené na trvanie stavebných prác. Konkrétne ide o nárast emisií z dopravy (zvýšený pohyb dopravných a stavebných mechanizmov) a zvýšenie sekundárnej prašnosti v dotknutých lokalitách (nakladaním a prevozom zemín, odstraňovaním stavieb, likvidáciou komunikácií). Zariadenia staveniska budú predstavovať hlavný plošný zdroj znečistenia ovzdušia, ich lokalizácia je v kompetencii zhotoviteľa stavby.

V súvislosti s prevádzkou vlakov na trati sa nepredpokladá nárast emisií v dotknutom území nakoľko na celom riešenom úseku sa predpokladá prevádzka elektrických lokomotív a nie dieselových.

Ako súčasť posudzovanej zmeny navrhovanej činnosti budú do dotknutého územia umiestnené nové zdroje znečisťovania ovzdušia.

PS 44.23.01	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL DIEL, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ
PS 44.23.02	PÚCHOV - POVAŽSKÁ BYSTRICA, TUNEL MILOCHOV, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ
PS 45.23.01	Žst. POVAŽSKÁ BYSTRICA, NÁHRADNÝ PRÚDOVÝ ZDROJ

Prvé dva prevádzkové súbory riešia umiestnenie náhradného zdroja elektriny pre napájanie všetkých zariadení umiestnených v technologických domčekoch na oboch portáloch tunela Diel a na oboch portáloch tunela Milochov. Zdroje el. energie budú umiestnené vo vnútornom prostredí – v strojovni NZE.

Pre zabezpečenie trvalej dodávky el. energie pre napájanie zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia bude v žst Považská Bystrica inštalovaný nový prúdový zdroj s automatickým štartom. Osadí sa do betónovej blokovej strojovne. Palivová nádrž s objemom 350 litrov na 12 hodín prevádzky je integrovaná v ráme NZE. Použitie alternatívneho zdroja el. energie bude sporadické, viazané výlučne na výpadky elektrickej energie.

V zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší budú náhradné zdroje (dieselagregáty umiestnené pri tuneloch) kategorizované ako stredné zdroje znečistenia ovzdušia podľa čísla kategórie 1.1. Technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia vrátane plynových turbín a stacionárnych piestových spaľovacích motorov, s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom 0,3 MW až 50MW.

Náhradný prúdový zdroj umiestnený v žst. Považská Bystrica bude podľa uvedenej vyhlášky kategorizovaný ako malý zdroj znečistenia ovzdušia.

Odpadové vody

Počas realizačných prác modernizácie trate budú odpadové vody vznikajú z umývania stavebných mechanizmov a zariadení, chladenia a skrúpania, čistenia spevnených komunikácií po výjazdoch stavebnej techniky a z objektov hygienických zariadení staveniska pre pracovníkov. Odpadové vody zo staveniska budú odvádzané do súčasných miestnych odvodňovacích zariadení a splaškové odpadové vody do miestnej splaškovej kanalizácie. V miestach, kde nebude možné napojenie na miestne kanalizačné systémy, budú používané chemické sociálne zariadenia. Konkrétne spôsoby odvádzania odpadových vôd v tejto fáze budú riešené v rámci projektov organizácie výstavby.

Počas prevádzky činnosti budú vznikať odpadové dažďové vody (bude zabezpečené ich odvádzanie z nástupíšť a z trate zo zemnej pláne mimo zemné teleso) a splaškové odpadové vody (budú odvádzané do existujúcej kanalizačnej siete, resp. do septikov).

Rovnaké typy odpadových vôd budú vznikať aj pri výstavbe a prevádzke zmeny činnosti, rozdielne budú len ich objemy. Tieto budú bližšie špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Iné odpady

Pri realizácii hodnotenej činnosti vzniknú odpady, z ktorých niektoré môžu byť po regenerácii opätovne využité pri samotnej stavbe. S ostatnými vzniknutými odpadmi bude nutné nakladať v súlade s platnou legislatívou v odpadovom hospodárstve.

Materiály vyzískané v rámci modernizácie koľajového telesa:

Katalóg. číslo	Kat.	Názov druhu odpadu
19 10 01	O	Železo, oceľ
17 01 01	O	Betón
03 03 01	O	Odpadová kôra a drevo
17 02 01	O	Drevo
17 05 06	O	Výkopová zemina neobsahujúca nebezpečné látky (odhumusovanie)
17 01 07	O	Zmesi betónu, tehál neobsahujúce nebezpečné látky
17 09 04	O	Zemina a kamenivo neobsahujúce nebezpečné látky
17 05 08	O	Štrk zo železničného zvršku neobsahujúci nebezpečné látky
17 02 04	N	Drevo obsahujúce nebezpečné látky
17 05 07	N	Štrky zo železničného zvršku obsahujúce nebezpečné látky
07 02 13	O	Odpadový plast (polyetylén)
19 12 04	O	Plasty, gumy (pryžové podložky)

Predpokladané druhy odpadov, ktoré vzniknú počas realizácie činnosti:

Katalóg. číslo	Kat.	Názov druhu odpadu
13 03 01	N	izolačné oleje alebo oleje obsahujúce PCB
15 01 01	O	obaly z papiera a lepenky
15 01 02	O	obaly z plastov
16 02 09	N	transformátory a kondenzátory obsahujúce PCB
16 02 13	N	vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti
16 02 14	O	vyradené zariadenia
16 06 02	N	niklovo-kadmiové batérie
16 06 04	O	alkalické batérie iné ako uvedené v 16 06 03
17 01 01	O	betón
17 01 06	N	zmesi alebo oddelené zložky betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky obsahujúce nebezpečné látky
17 02 01	O	drevo
17 02 02	O	sklo
17 02 03	O	plasty
17 03 01	N	bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht
17 03 02	O	bitúmenové zmesi
17 04 02	O	hliník
17 04 05	O	železo a oceľ
17 04 07	O	zmiešané kovy
17 04 10	N	káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky
17 04 11	O	káble
17 05 04	O	zemina a kamenivo
17 05 06	O	výkopová zemina
17 05 07	N	štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky
17 05 08	O	štrk zo železničného zvršku

Katalóg. číslo	Kat.	Názov druhu odpadu
17 09 04	O	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií
20 02 03	O	iný biologicky rozložiteľný odpad

Počas prevádzky činnosti nie je predpoklad nárastu množstiev vzniknutých odpadov oproti súčasnému stavu. Naopak, vzhľadom na preferovanie ekologických materiálov pri údržbe trate je predpoklad zníženia množstva vznikajúcich odpadov. Podrobnejšia špecifikácie vzniknutých druhov a množstiev odpadov v tejto fáze činnosti bude riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Vzhľadom na charakter predkladaných zmien navrhovanej činnosti nie je predpoklad zmeny druhového zloženia odpadov vznikajúcich počas výstavby alebo prevádzky činnosti.

Hluk a vibrácie

V etape *výstavby* bude zvýšená hladina hluku v dotknutých územiach, ide však o vplyv dočasný a vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby s lokálnou pôsobnosťou (stavenisko a kontaktné plochy).

V etape *prevádzky* bude hlukové zaťaženie spôsobené využívaním železničnej trate snaha znížiť prostredníctvom aplikácie protihlukových opatrení, konkrétne výstavbou protihlukových stien. Tieto sú podrobnejšie opísané v kap. 2 časti „Porovnanie pôvodne posudzovaného riešenia a zmien navrhovaného riešenia“.

Zdroje žiarenia, tepla a zápachu

Počas výstavby ani počas prevádzky činnosti nie je predpokladaný vznik zdrojov žiarenia, tepla alebo zápachu.

3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Hodnotený úsek predstavuje posledný úsek na trati Žilina – Bratislava, na ktorom neprebela a ani nebola zahájená modernizácia železničnej trate.

Tab. Modernizácia železničnej trate na jednotlivých úsekoch na trati Žilina - Bratislava

úsek	dĺžka	začiatok výstavby (rok)	uviedenie do prevádzky (rok)
<i>Bratislava Rača – Trnava</i>			
Bratislava Rača – Šenkvice (mimo staníc)	13,4 km	2002	2006
Šenkvice – Cífer a stanice v úseku Rača – Trnava	22,4 km	2004	2008
Cífer – Trnava (mimo staníc)	5,8 km	2000	2001
<i>Trnava – Nové Mesto nad Váhom</i>			
Trnava (mimo) – Piešťany (mimo)	33 km	2004	2008
Piešťany (vrátane) – Nové Mesto nad Váhom (vrátane)	20 km	2006	2009
<i>Nové Mesto nad Váhom – Púchov</i>			

úsek		dĺžka	začiatok výstavby (rok)	uviedenie do prevádzky (rok)
	Nové Mesto nad Váhom (mimo) – Trenčianske Bohuslavice (mimo)	4,5 km	2009	2013
	Trenčianske Bohuslavice (vrátane) – Zlatovce (mimo)	12,9 km	2009	2013
	Zlatovce (vrátane) – Trenčianska Teplá (mimo)	12,2 km	2012	v realizácii
	Trenčianska Teplá (vrátane) – Ilava (mimo)	11,4 km	2009	2014
	Ilava (vrátane) – Beluša (mimo)	12,2 km	2009	2014
	Beluša (vrátane) – Púchov (vrátane)	9,7 km	2012	v realizácii
<i>Púchov – Žilina</i>				
	Púchov (mimo) – Považská Teplá (vrátane)	15,8 km	-	-
	Považská Teplá (mimo) – Žilina (mimo)	22,7 km	2014	v realizácii

Predchádzajúci úsek je súčasťou projektu „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žel. km. 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h“, konkrétne VI. etapy modernizácie železničnej trate v úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov v sžkm 150,767 – 159,671, ktorá je momentálne v realizácii.

Predmetná stavba predstavuje I. etapu stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod.“. Druhá etapa stavby je momentálne v realizácii.

Existencia nemodernizovaného úseku na trati predstavuje nasledujúce hlavné negatíva:

- **existencia rýchlostných skokov.** Oba nadväzujúce úseky zmodernizovanej trate v smere na Bratislavu a v smere na Žilinu sú zmodernizované na rýchlosť 160 km/h. Traťová rýchlosť na riešenom úseku je 100 km/h s lokálnymi obmedzeniami na 80 km/h, čo predstavuje výrazný rýchlostný skok v porovnaní s modernizovanou traťou. Dôsledkom toho je, že prechádzajúce vlaky pre neefektívnosť vynaloženej energie nevyužívajú potenciál zmodernizovanej trate a nezrýchľujú na maximálnu povolenú rýchlosť, resp. dochádza k výraznému poklesu rýchlosti na tomto úseku a tým k zvýšenej energetickej náročnosti jazdy.
- na existujúcej nezmodernizovanej železničnej trati je využívaná jednosmerná trakcia. Prevádzka modernizovanej železničnej trate prechádza na striedavú trakciu (eliminácia bludných prúdov a nižšia korózia inžinierskych sietí, efektívnejšie hospodárenie s el. energiou). Napriek realizácii modernizácie II. etapy stavby Púchov a Žilina je možné prejsť na striedavú trakciu až po realizácii modernizácie celého úseku Púchov - Žilina, čiže aj predmetnej stavby.

4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Stavebné povolenie podľa zákona NR SR č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny navrhovanej činnosti predmetnej stavby nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky.

6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí

Dotknuté územie tvorí koridor súčasnej železničnej trate Púchov – Žilina v úseku žst. Púchov – hranica krajov TN/ZA a jeho rozšírenia do novej polohy v k.ú. Horné Kočkovce, Nosice, Nimnica, Udiča, Milochovo, Orlové, Považská Bystrica a Považská Teplá (z dôvodu zabezpečenia optimálnej trasy potrebnej na dosiahnutie požadovaných rýchlostných parametrov).

6.1. Geologické pomery

Dotknuté územie je v údolnej časti Váhu a na priľahlých miernych svahoch budované prevažne sedimentmi kvartéru, lokálne v miestach zárezov na povrch územia vystupujú mezozoické horninové komplexy.

Z hľadiska štruktúrno-geologických jednotiek patrí predmetné územie do bradlového pásma, podložie je budované horninami mezozoika s dominantným zastúpením flyšoidných súvrství ílovcov, slieňovcov, pieskovcov a zlepcov. Na území k.ú. Nosice sa vyskytujú tiež vápence bradlového pásma.

Kvartérne sedimenty sú v území zastúpené prevažne fluviálnymi komplexmi, najmä holocénnymi náplavmi Váhu (íly, piesky a hliny), sedimentmi korytovej fácie (štrky, piesky) a sedimentmi pleistocénnych riečnych terás (ílovité štrky). Priľahlé svahy terás sú tvorené deluviálnymi, resp. polygenetickými ílmi, hlinami a suťami rôzneho charakteru. Ojedinele sa tu vyskytujú aj organogénne a chemogénne sedimenty (rašelina, penovce). V oblasti väčších sídelných celkov (Považská Bystrica, Púchov) sa v území hojne vyskytujú antropogénne sedimenty (stavebné navážky a pod.).

Stručná inžinierskogeologická charakteristika

Podľa regionálnej inžinierskogeologickej klasifikácie hornín Slovenska možno v dotknutom území vyčleniť viaceré litologické formácie: pestrá pieskovcovo – slieňovcovo - vápencová formácia s dominantným rajónom flyšoidných hornín, flyšová formácia, molasová formácia so zastúpením rajónu jemnozrnných sedimentov a formácia kvartérnych pokryvných sedimentov.

Plošne najrozšírenejší komplex kvartérnych hornín sú fluviálne sedimenty, je zastúpený jemnozrnnými a štrkovitými zeminami údolnej nivy Váhu a jeho terasových stupňov. Fluviálne jemnozrnné zeminy sú reprezentované hlinami a ílmi strednej až nízkej plasticity, s polohami a šošovkami piesku, štrkovitého ílu, prípadne organickej prímеси. Fluviálne štrkovité zeminy tvoria výplň údolia Váhu a jeho bočných prítokov a budujú

pleistocénne terasové stupne, ich mocnosť sa pohybuje v rozmedzí 5 - 17 m (10-20 m vo Váhu, 5-10 m u ostatných tokov), sú reprezentované stredno a hrubozrnnými štrkami s prímiesou jemnozrnej zeminy.

Komplex deluviálnych sedimentov je zastúpený svahovými jemnozrnnými zeminy a kamenito-hlinitými, hlinito-kamenitými suťami ako aj delúviom zosuvov a svahových deformácií na svahoch údolia. Jemnozrnné zeminy sú tvorené stredne plastickými až vysoko plastickými ílmi s mocnosťou 2 - 5 m (ojedinele aj 5–10 m), sú objemovo nestále a namázavé. Kamenito-hlinité suty sú s prevahou hlín a ílov nízkej a strednej plasticity s premenlivým obsahom hrubých až veľmi hrubých zŕn nízkej opracovanosti, sú nepriepustné, namázavé s variabilným obsahom klastík (od 30 do 50 %). Hlinito-kamenité suty sú s prevahou úlomkov, ich výplň je tvorená hlinami a ílmi nízkej až strednej plasticity, sú namázavé so strednou kapilárnou vzlínavosťou.

V prípade proluviálnych sedimentov ide o akumulácie náplavových kužeľov od ústí bočných erózných rýh do údolia Váhu. Vyskytujú sa tu jemnozrnné zeminy (íly s premenlivým obsahom hrubých zŕn, namázavé s vysokou kapilárnou vzlínavosťou, ťažko spracovateľné) a proluviálne štrkovité zeminy s prevahou štrkov nad hlinitou frakciou.

V komplexe polygenetických sedimentov sú zastúpené íly piesčité alebo štrkovité, prevažne tuhej až pevnej konzistencie. Značne sú rozšírené v nadloží terasových a proluviálnych štrkov, majú sprašový charakter zeminy miestami s obsahom konkrécií CaCO_3 a zátekmi Fe a Mn. Majú vysokú kapilárnu vzlínavosť, sú nepriepustné, namázavé a citlivé na styk s vodou.

Výskyt organických sedimentov je ojedinelý v údolnej nive Váhu, kde tvoria výplň slepých ramien. Ide o íly s vysokou plasticitou, s vysokým obsahom organickej látky (zvyškov rastlín) a s charakteristickým zápachom.

Komplex antropogénnych sedimentov je reprezentovaný materiálom skládok odpadov, násypov, výsypiek, hald a pod.

Tektonika územia

Tektonická stavba údolia Váhu medzi Nosicami a Považskou Bystricou je zložitá, dôležitý je najmä výskyt minerálnych vôd zachytených v podloží priehradného múra VD Nosice. Výverové oblasť s najbližším okolím má voči bradlovému pásu priečne postavenie, práve táto tektonická pozícia je pravdepodobnou príčinou výstupu minerálnych vôd. Generálny smer vrstiev predkvartérneho podkladu (vrstvy bradlového pásma) je ZSZ, priebeh vrstiev predstavuje zrejme tektonicky vzpričenú kryhu uprostred pásma dosahujúceho šírku 16 km.

V blízkom okolí priehrady v údolí rieky Váh sú predkvartérne sedimenty strmo uklonené k JJZ – JZ, rozpukané a porušené početnými menšími zlomami. Pozdĺž nich boli jednotlivé kryhy posunované rôznymi smermi. Poruchy často vytvárajúce pásma sú aj výstupnými cestami minerálnych vôd.

Geodynamické javy

V minulosti neotektonické pohyby značne ovplyvnili štruktúru a nerovnorodosť horninových masívov a stabilitu svahov. V súčasnosti nepredstavujú nebezpečný faktor.

Dotknuté územie patrí podľa STN 73 0036 do zdrojovej oblasti seizmického rizika 4 s očakávaným zrýchlením $a_r = 0,3 \text{ m.s}^{-2}$. Zemetrasenia, ktoré boli zaznamenané v tomto území dosahovali max. 7° MSK. Je predpoklad, že najintenzívnejšie účinky zemetrasení sa prejavujú vo zvodnelých náplavoch, v blízkosti zlomov a v nestabilných svahoch, kde sa stavby odporúča zabezpečiť na 8° MSK.

Na strmších svahoch údolia rieky Váh sa vyskytujú zosuvy, ktorých len malá časť je v súčasnosti aktívnych, vo väčšine ide o potenciálne, dočasne stabilizované zosuvy, príp. blokové deformácie. Na flyšových a flyšoidných horninách sa vyvinuli plošné a prúdové zosuvy a zemné prúdy. Na strmých svahoch v skalných horninách dochádza k opadávaniam úlomkov a k drobným skalným zrúteniam najmä v jarnom období a po príválových dažďoch.

Proces erózie postihuje najmä nárazové brehy Váhu a jeho prítokov. Väčšinu svahov postihuje výmoľová erózia, predovšetkým v tektonicky ovplyvnených zónach. Svahy na flyšových a flyšoidných horninách sú na eróziu citlivé v prípade odstránenia vegetačnej pokrývky.

V minulosti proces zvetrávania degradoval skalné a poloskalné horniny na zeminy (sute) v tektonických zónach s prevahou ílovitého materiálu. V súčasnosti sa uplatňuje na odkrytých svahoch prirodzene erodovaných alebo umelo odkrytých.

Ložiská nerastných surovín

V okolí hodnotenej činnosti sa nachádza ložisko nerastných surovín Jablonové (prevádzkované malé ložisko piesčitého vápenca s povrchovým dobývaním, okres Bytča).

V koridore navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadna geologicky významná lokalita.

6.2. Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia Slovenska patrí severozápadná časť hodnoteného územia do Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Karpaty, provincie Západné Karpaty, subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celku Javorníky, podcelku Nízke Javorníky a časti Púchovská vrchovina. Juhovýchodná časť leží na celku Považské podolie a podcelku Podmaninská pahorkatina.

Dominantným prírodným činiteľom v území je rieka Váh so svojimi prítokmi, ktoré sa súhrnne podieľajú na vzniku prirodzených foriem reliéfu. V oblasti medzi Púchovom a Považskou Bystricou sa rieka dostáva do koridoru úžinového charakteru so značnou vertikálnou diverzitou a geomorfologickou členitosťou.

6.3. Klimatické pomery

Dotknuté územie leží v oblasti kotlinovej klímy, mierne teplej až chladnej, vlhkej až veľmi vlhkej s malo inverziou teplôt. Z hľadiska klimaticko-geografickej klasifikácie

zasahujú do hodnotenej oblasti smerom od Púchova k hranici krajov klimaticko-geografické typy č. 4 (kotlinová klíma mierne teplá), č. 8 (horská klíma mierne teplá) a č. 9 (horská klíma mierne chladná).

Teplotné pomery

Priemerná ročná teplota vzduchu v tejto oblasti dosahuje 8°C (pozorovacie obdobie 1975 – 2003, najchladnejším mesiacom je január (s priemernou teplotou -3°C) a naopak, najteplejším mesiacom júl (+18°C). Podľa údajov nameraných na stanici Kunovec, je v oblasti priemerný počet letných dní 34, tropických dní 22, mrazových dní 54 a ľadových dní 31.

Zrážkové pomery

Posudzovaný úsek je charakteristický mierne vlhkou až vlhkou klímou s max. ročnými zrážkovými úhrnmi 1 120 až 1 180 mm a s minimálnymi ročnými zrážkovými úhrnmi 460 – 480 mm. Výdatnejšie dažde (lejaky) s intenzitou 15 min. dažďa 131 – 140 l.s⁻¹ sa vyskytujú v priemere raz ročne, s intenzitou 195 – 230 l.s⁻¹ raz za desať rokov a s intenzitou 320 – 350 l.s⁻¹ raz za 100 rokov. Sucho v trvaní 20 až 25 dní sa vyskytuje v priemere raz za dva roky a v trvaní 58 až 72 dní raz za 100 rokov.

Snehové zrážky sa vyskytujú v dotknutom území v priemere od polovice novembra do polovice marca. Snehová pokrývka nie je v celom období trvalá, priemerný čas jej výskytu je 60 – 65 dní.

Veternosť

Prúdenie vzduchu v dotknutom území je ovplyvnené údolnými oblasťami Vážskeho podolia. V úseku prevláda južné a juhozápadné prúdenie vzduchových hmôt, menej severné. Dní so slabým prúdením vzduchu, resp. bezveterných dní je v území 30 – 42 %, slabý vietor s priemernými rýchlosťami sa vyskytuje v priemere v 4 – 7 % a veľmi silná veternosť (okolo 40 m.s⁻¹) sa vyskytuje v priemere 10 – 14 dní v roku.

6.4. Hydrologické pomery

Povrchová voda

Vodné toky

Hodnotené územie patrí do medzinárodného povodia rieky Dunaj a čiastkového povodia stredného toku rieky Váh (4-21-07 a 4-21-08), ktorá predstavuje najvýznamnejší tok v území. Rieka Váh je najdlhšou riekou na území Slovenska, vzniká sútokom Čierneho Váhu a Bieleho Váhu, do Dunaja ústi v Komárne. Dlhodobý priemerný prietok toku v ústí do Dunaja je 195,8 m³.s⁻¹.

K ďalším významným vodným tokom v hodnotenej oblasti patria pravostranné prítoky Váhu Hričovský kanál, Papradniansky potok, Marikovský potok, Biela voda a ľavostranné prítoky Drienovka, Domanižanka a Nosický kanál. Hodnotená činnosť zasahuje do tokov Váhu a Nosického kanála.

Z hľadiska bilancie povrchovej vody, na toku Váhu sa na 204,25 rkm nachádza stanica Púchov (3400VO), kde bol v roku 2013 zaznamenaný priemerný prietok $123,595 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$. V danom roku sa maximálne priemerné mesačné prietoky v povodí pohybovali v mesiacoch marec až apríl a minimálne priemerné mesačné prietoky najmä v júli, auguste a októbri. Maximálne kulminačné prietoky sa vyskytovali prevažne od marca do mája.

Prietoky vybraných tokov povodia Váhu za rok 2009:

Db číslo	Stanica / tok	Qr / $\text{m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$	Qmax / $\text{m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$	Qmin / $\text{m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$
6146	Strečno / Váh	81,20	368,5	36,90
6362	Jasenica / Papradianka	0,934	12,70	0,064
6370	Prečín / Domanižanka	0,733	3,650	0,430
6380	Považská Bystrica / Domanižanka	0,472	3,290	0,041
6382	Považská Bystrica / Mošteník	0,086	1,793	0,005

Kvalita povrchových vôd

Riešené územie je charakterizované značne veľkým odtokom, silnou vodnou eróziou a veľkou rýchlosťou povodňových vln. Odbery povrchových vôd sa realizujú prevažne na technologické účely priemyslu a na závlahy v poľnohospodárstve.

Kvalita vody vo Váhu je v zmysle Nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z.z. vyhovujúca, problematické sú najmä jeho drobné prítoky. Kvalita vody v povodí je ovplyvňovaná najmä bodovými zdrojmi znečistenia (priemyselné a komunálne odpadové vody) a tiež výraznou reguláciou toku (sústava energetických vodných diel a kanálov). V dotknutom území ovplyvňujú kvalitu vody mestské aglomerácie Považská Bystrica a Púchov a viaceré priemyselné zdroje (CS Cargo Slovakia Logistics s.r.o. Púchov, Continental Matador Rubber s.r.o. a Continental Matador Truck Tires s.r.o. Púchov, CCN Group Slovakia s.r.o. Považská Bystrica, PSL a.s. Považská Bystrica). Na rieke sú v koridore navrhovanej činnosti situované vodné nádrže Hričov a Nosice, ktoré sú z hľadiska znečistenia postihnuté sedimentáciou nánosov z erózií a vymletí.

V roku 2013 neboli na sledovaných tokoch zistené žiadne prekročenia hodnôt znečisťujúcich látok v časti A (všeobecné ukazovatele) ani časti B (nesyntetické látky) v zmysle Nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z.z. Pre časť C (syntetické látky) boli identifikované nevyhovujúce množstvá -metyl-2,6-di-terc-butylfenolu na Hričovskom kanáli na stanici nad Prečínom.

Vodné plochy

V riešenom území sa v oblasti medzi Nosicami a Milochovom nachádza VN Nosice (Priehrada mládeže) s plochou $7\,896,6 \text{ m}^2$ a stálym objemom $12,0 \text{ mil. m}^3$ (zásobný objem $23,9 \text{ mil. m}^3$ a celkový objem $35,9 \text{ mil. m}^3$). Priehradný múr má celkovú dĺžku 500 m , v najvyššom bode výšku 35 m . Priehrada sa užíva od roku 1958, je súčasťou Vážskej hydroenergetickej kaskády. Technologické vybavenie pre výrobu elektrickej energie tvoria tri Kaplanové turbíny s celkovou ročnou kapacitou výroby 160 mil. kWh elektrickej energie.

Podzemná voda

Hodnotené územie je budované horninami bradlového pásma, paleogénnymi a neogénnymi horninami s pokryvom kvartérnych zemín, vyskytujú sa tu preto podzemné vody viacerých hydrogeologických štruktúr: podzemné vody bradlového a príbradlového pásma, podzemné vody paleogénu a neogénu a podzemné vody kvartéru.

Pre výskyt zásob podzemných vôd majú najväčší význam kvartérne náplavy Váhu (nivné sedimenty a terasy a náplavové kužele prítokov rieky). Dotknuté územie je budované prevažne nivnými sedimentmi Váhu s prevládajúcimi štrkami a pieskami s veľmi dobrými hydrofyzikálnymi vlastnosťami a pomerne veľkými zásobami podzemných vôd. Mocnosti fluviaálnych náplavov sa lokálne menia, v strede územia dosahujú 6 – 18 km, ku okrajom nivy sa znižujú na 3 – 8 km. Ich priepustnosť vyjadrená koeficientom filtrácie kolíše v ráde 10^{-3} , ku okrajom nivy klesá na $3 \cdot 10^{-4}$ m.s⁻¹. Priepustnosť sedimentov prítokov Váhu je rádovo 10^{-4} m.s⁻¹.

Podzemné vody vo všeobecnosti prúdia súbežne so smerom doliny Váhu aj derivačných kanálov v úsekoch pod stupňami. Hladina podzemnej vody v údolí Váhu je v hĺbke 2 - 5 m p.t., miestami do 2 m, resp. až v hĺbke 5 – 10 m (táto je v hydraulickej závislosti na prietoku v povrchovom toku, ktorý je regulovaný vybudovanými vodnými dielami Hričov a Nosice). Okraje údolia pri pätách svahu sú často podmáčané a zamokrené.

Hydrogeologická charakteristika

Lokálne hydrogeologické pomery v koridore navrhovanej železničnej trate sú podmienené najmä vysokou medzizrnovou priepustnosťou kvartérnych pokryvných útvarov. Hlavným hydrogeologickým kolektorom sú kvartérne náplavy Váhu tvorené piesčitými štrkami, menej zahmlinými štrkami a náplavovými ílmi a pieskami. Voda infiltrujúca z Váhu v štrkoch tvorí súvislú nádrž podzemnej vody s voľnou hladinou, jej úroveň je priamo závislá na hladine vody v toku. V oblasti VN Nosice je komplex štrkov relatívne izolovaný od povrchovej vody v nádrži vzhľadom na hrubú vrstvu náplavových bahnitých sedimentov. Dopĺňanie a chemizmus podzemnej vody je tu ovplyvňovaný hojnými vývermi minerálnych vôd prestupujúcich do štrkového komplexu z podložných mezozoických súvrství.

Hrúbka zvodnenej vrstvy poriečnej nivy sa pohybuje od 5 do 11 m, v závislosti od priebehu predkvartérneho podložia a úrovni hladiny vody vo Váhu. Koeficient filtrácie varíruje v závislosti od granulometrických parametrov kvartérnych fluviaálnych sedimentov od $k_f = 10^{-5}$ m.s⁻¹ (piesky) až 10^{-2} m.s⁻¹ (štrky). Predkvartérne mezozoické komplexy majú rádovo nižšiu priepustnosť (prevažne puklinovú), ich príspevok je najmä v dotácii kvartérnych náplavov podzemnou vodou z vyššie položených karbonatických a flyšových komplexov.

Navrhovaná trasa železnice leží v hydrogeologických rajónoch PM 040 Paleogén a mezozoikum bradlového pásma Javorníkov a SV časti Bielych Karpát, QN 037 Kvartér a neogén Ilavskej kotliny a smerom na severovýchod zasahuje do rajónov Q 039 Kvartér Bytčianskej kotliny a MP 034 Paleogén a mezozoikum bradlového pásma Súľovských vrchov a Podmanínskej pahorkatiny.

Pramene, minerálne a termálne vody

Oblasť kúpeľov Nimnica je charakteristická výskytom vzácnych minerálnych liečivých vôd a kyseliek. Minerálne vody tu vyvierajú z druhotných akumulácií pokryvných sedimentov. Lokálne podzemné vody sú petrogénne, hydrosilikátogénneho charakteru. Nimnické minerálne vody majú základný, výrazný (nevýrazný) NaHCO_3 typ chemického zloženia. Samotná výverová oblasť sa nachádza v údolnej nive Váhu pod priehradou. Vrty na okrajoch alúvia a v náplavoch prítokov Váhu dosahujú výdatnosť $0,3 - 5,0 \text{ l.s}^{-1}$, uprostred poriečnej nivy $5,0 - 60,0 \text{ l.s}^{-1}$.

V záujmovom území nebol zaznamenaný žiaden výskyt termálnych vôd. Na okraji záujmového územia leží studňa Domaniža, ktorá je významnou súčasťou vodovodného systému v rámci SVS a.s. (SKV Pružina – Púchov – Dubnica). Ďalšími vodnými zdrojmi v sú v k.ú. Považská Teplá VZ Manínska Tiesňava (výdatnosť $46,0 \text{ l.s}^{-1}$) a v k.ú. Udiča VZ Udiča ($10,0 \text{ l.s}^{-1}$), VZ Studňa ($1,2 \text{ l.s}^{-1}$) a VZ Prameň Klapy.

V hodnotenom území sa nachádza viacero zdrojov minerálnych vôd, ktoré boli objavené pri zakladaní vodného diela Vážskej kaskády: pramene Slatina na Hôrke I. (k.ú. Nimnica) a Prevrat (k.ú. Nimnica); vrty B-1 (Prameň mládeže, k.ú. Nosice), B-2 (k.ú. Nosice), B-5 (Nosický prameň, na ľavej strane odpadového kanála Váhu medzi ohradou elektrárne a trafostanicou), B-6 (Priehradný prameň, pod priehradným múrom na pravej strane Váhu na území kúpeľov), B-7 (pod cestou nad priehradným jazerom vo vnútornom kúpeľnom území), B-8 (na pravom brehu Váhu pod priehradným telesom v rámci kúpeľov), B-9 (na ľavom brehu odtokového kanála pod hydrocentrálou v kúpeľoch), B-10 (v blízkosti južnej steny balneoterapie v kúpeľoch Nimnica). Podľa MZ SR boli v kúpeľoch Nimnica vyhlásené viaceré prírodné liečivé zdroje, konkrétne Prameň mládeže (B-1, od r. 1958), Vrt B-7 (od r. 1994), Vrt B-8 (od r. 1994) a Vrt B-9 (od r. 1996). Vyhlásené boli tiež zdroje prírodnej minerálnej vody B-2, J-1, Nosický prameň (B-5), Priehradný prameň (B-6) a B-10.

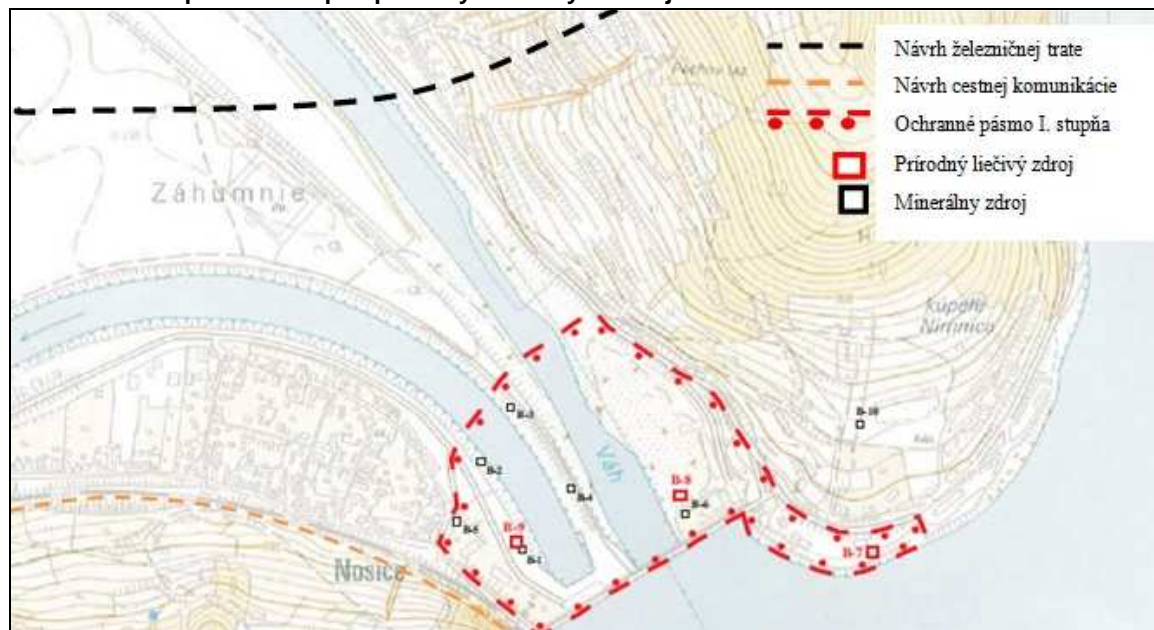
Vodohospodársky chránené územia

V záujmovom území sa v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z.z. vyskytujú vodohospodársky významné toky Váh, Nosický kanál, Hričovský kanál, Marikovský potok, Biela voda a Domanižanka.

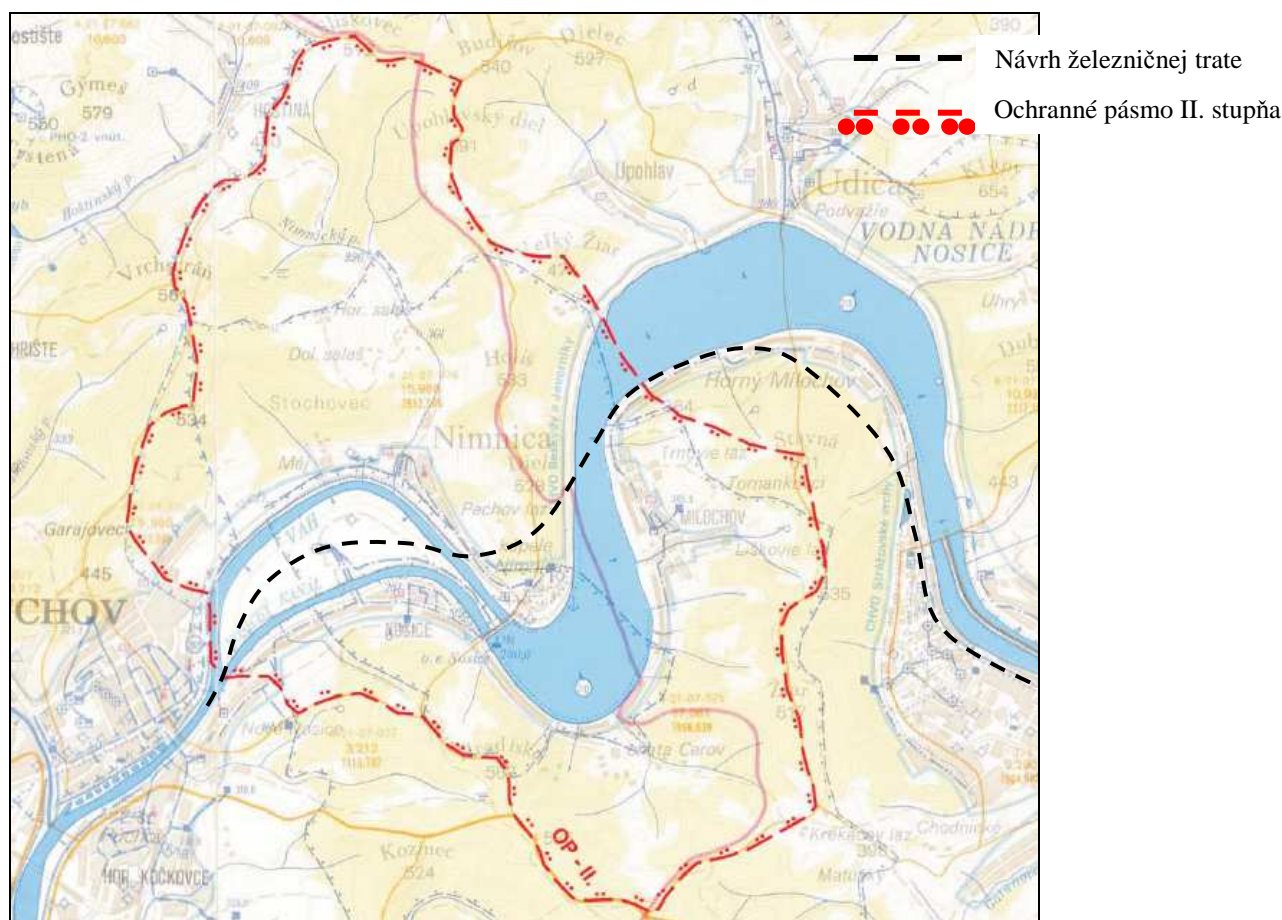
Zo severu od VN Nosice zasahuje do dotknutého územia chránená vodohospodárska oblasť (CHVO) Beskydy - Javorníky, na juh od dotknutého územia sa rozprestiera CHVO Strážovské vrchy v zmysle nariadenia vlády SR č. 13/1987 Zb. Hodnotená činnosť zasahuje do CHVO Beskydy - Javorníky v časti plánovanej výstavby tunela Diel, konkrétne sem zasahuje tunel Diel v celej svojej dĺžke spolu s plánovaným východným portálom. Do CHVO Strážovské vrchy zasahuje hodnotená činnosť okrajovo v k.ú. Milochovej, konkrétne v úseku trasovania tunela Milochovej.

Vyhláškou MZ SR č. 213/2011 Z.z. boli ustanovené ochranné pásma I. a II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Nimnici. Z dotknutého územia zasahujú ochranné pásma k.ú. Nimnica, k.ú. Nosice, k.ú. Udiča, k.ú. Milochovej a k.ú. Považská Bystrica.

Obr. Ochranné pásmo I. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Nimnici



Ochranné pásmo II. stupňa chráni predpokladanú infiltračnú oblasť a tranzitno-akumulačnú oblasť. V tomto pásme je okrem iného zakázané aj budovať železničné dráhy, pozemné komunikácie a súvisiace objekty bez podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu. Hodnotená činnosť prechádza centrálnou časťou tohto pásma, tzn. vykonanie uvedených prieskumov bude podmienkou realizácie stavby.



Obr. Ochranné pásmo II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Nimnici

Ochranné pásmo I. stupňa chráni výverovú oblasť a bezprostredné okolie prírodných liečivých zdrojov. V tomto pásme sú zakázané akékoľvek činnosti, ktoré nesúvisia s využívaním, kontrolou a údržbou zdrojov mimo činností súvisiacich s prevádzkou a využívaním VN Nosice. Hodnotená činnosť nebude priamo zasahovať do tohto pásma, najbližšie k pásmu bude realizovaná cestná komunikácia od Púchova po Považskú Bystricu v starom železničnom telese cca v sžkm 161,600– 161,850.

Kvalita podzemných vôd

Podzemné vody v záujmovej oblasti sú dôležitým zdrojom využívaným na zásobovanie pitnou vodou, v priemyselnej výrobe a v poľnohospodárstve. Režim podzemných vôd je podstatne zmenený vplyvom výstavby väčších vodných diel.

Využitelné zásoby podzemných vôd v hodnotenom území dosahujú cca 600,0 l.s⁻¹. Ich kvalita sa stále zhoršuje vplyvom znečisťovania poľnohospodárskou, priemyselnou a stavebnou činnosťou, resp. vplyvmi dopravy v blízkom okolí. Antropogénny vplyv sa najvýraznejšie prejavuje v najvrchnejších zvodnených horizontoch a predovšetkým vo zvodnených štrkových náplavoch v údolnej nive Váhu.

Kvalita podzemných vôd je najbližšie k záujmovému územiu sledovaná v oblastiach Púchova a nad Považskou Bystricou. V roku 2013 neboli v týchto lokalitách zaznamenané prekročenia limitných hodnôt sledovaných ukazovateľov v zmysle Nariadenia vlády SR č. 496/2010 Z.z. (koncentrácie Fe a Mn, SO₄²⁻ a Cl⁻, dusíkatých látok, stopových prvkov, pesticídov).

Kvalitatívne parametre minerálnych vôd zo zdrojov sú sledované Referenčným centrom Piešťany, ktoré v niekoľkých prípadoch zistilo podstatné zmeny chemizmu týchto vôd. Kúpeľom Nimnica tak bolo odporúčané inštalovať do vrtov výtláčne potrubia s osadenými mernými zariadeniami hladiny vody a vodivosti vo vrtoch a potrubia na tlakovú dezinfekciu v rtoch.

6.5. Pôdne pomery

Pôdne typy, druhy a ich bonita

Z pôdných typov prevládajú v riešenom území fluvizeme (nivné pôdy rôznej zrnitosti a skeletnatosti), luvizeme (ilimerizované pôdy, stredne skeletnaté), kambizeme (hnedé pôdy, stredne až silno skeletnaté) a rendziny až pararendziny (silno skeletnaté).

Poľnohospodárske pôdy tvoria kambizeme typické nasýtené a kambizeme pseudoglejové. Na nive Váhu a nivách jeho prítokov sú zastúpené fluvizeme typické karbonátové a pseudogleje luvizemné na sprašových hlinách, lokálne rendziny a rendziny kambizemné.

Z hľadiska pôdných druhov sa na pahorkatinách vyskytujú najmä pôdy hlinité (stredne ťažké) až ílovito-hlinité (ťažké), na nive Váhu prevládajú pôdy hlinito-piesočné (ľahké) a pozdĺž starého koryta rieky pôdy piesočné (veľmi ľahké).

Vzhľadom na polohu hodnoteného územia v údolnej nive rieky Váh sa poľnohospodárske využitie pôdy obmedzuje na územné časti v blízkosti toku (obilniny, kukurica, strukoviny, krmoviny). Na úbočiach so stúpajúcou nadmorskou výškou sa častejšie vyskytujú lúky a pasienky. Z hľadiska stupňov kvality poľnohospodárskych pôd (BPEJ) sa v hodnotenom území v blízkosti VN Nosice vyskytujú prevažne pôdy 7., 6., a 5. triedy kvality, ostrovčekovito tu nájdeme aj pôdy 8. a 9. triedy kvality v zmysle zákona NR SR č. 220/2004 Z.z.

Znečistenie a kontaminácia pôd

U fluvizemí je potenciálnym degradačným procesom nepriaznivý vodovzdušný režim najmä na pôdach s vyšším zastúpením piesku alebo ílu. V prípade kontaminácie je vysoká pravdepodobnosť translokácie kontaminantov do hlbších častí pôdneho profilu a do podzemných vôd. Luvizeme sú náchylné na erózne procesy a na utuženie v podornici (utláčanie). Pri prípadnej kontaminácii majú schopnosť povrchovej akumulácie kontaminantov. Potenciálnymi degradačnými procesmi kambizeme sú vzhľadom na miesta ich výskytu zosuvy, erózia, príp. acidifikácia. V prípade kontaminácie týchto pôd sa kontaminanty čiastočne imobilizujú vplyvom obsahu humusu a karbonátov. Rendziny a pararendziny sú ohrozované eróziou, pri prípadnej kontaminácii je limitujúce množstvo humusu a obsah karbonátov.

Pôdy hodnoteného územia sú najviac ohrozované kontamináciou z priemyselných zdrojov, z poľnohospodárskej činnosti a emisiami z automobilovej dopravy. Erózia postihuje predovšetkým nárazové brehy Váhu a jeho prítokov, výmoľová erózia postihuje väčšinu svahov, a to najmä v tektonicky ovplyvnených zónach. Rozvoj erózie na svahoch na flyšoidných a flyšových horninách je intenzívny v prípade odstránenia vegetačnej pokrývky. Ďalším negatívnym faktorom sú objemové zmeny v podloží pri zmenách teploty (zväčšenie objemu pri zvýšení vlhkosti, zmrašťovanie v období sucha, namrzavosť), ktoré sa prejavujú v ílovitých svahových hlinách a v ílovcoch a slieňovcoch. Napomáhajú výmoľovej erózii a svahovým pohybom.

6.6. Biotické pomery

Živočíšstvo

Podľa zoogeografického členenia terestrického biocyklu patrí predmetné územie do podkarpatského úseku provincie listnatých lesov a podľa limnického biocyklu do stredoslovenskej časti pontokaspickej provincie podunajského okresu.

Fauna dotknutého územia má zo zoografického hľadiska charakter západoeurópskych zoocenóz, okrem zástupcov stredoeurópskych druhov má značné zastúpenie osobitých karpatských foriem. V celom úseku sa nachádza niekoľko determinovaných genofondových lokalít (najmä fauny).

Súčasnú faunu riešeného územia je možné rozdeliť do troch základných jednotiek:

1. Fauna nivnej krajiny (niva rieky Váh)

- na formovanie dnešnej fauny mali najmarkantnejší vplyv klimatické zmeny, úzko spojené s činnosťou vody v nive Váhu a spolupôsobením antropickej činnosti, (poľnohospodárstvo a urbanizácia)
- stojatá (VN Nosice) a tečúca povrchová voda (koryto Váhu, derivačný kanál) pôsobia ako výrazný gradient podmieňujúci rozšírenie a distribúciu obojživelníkov a plazov v kultúrnej, čiastočne vysušenej krajine (druhy ako ropucha bradavičnatá, ropucha zelená, kunka žltobruchá, skokan hnedý, skokan zelený a užovka obojková)
- na vodné biotopy je sústredený výskyt niektorých vodných a im ekologicky blízkych vtákov. V hniezdnom období sú to najmä kačica divá, chochlačka vrkočatá, kalužiak riečny, rybár riečny, rybárik riečny alebo svrčiak riečny
- transmigrujúce a zimujúce druhy reprezentujú napr. kormorán veľký, hlaholka severská, potápač veľký, kačica ostrochvostá a i.

2. Fauna skultúrnejšej, oráčino- lúčno-ekotonovej krajiny

- fauna skultúrnejšej krajiny sa najviac odlišuje od pôvodnej lesnej fauny v urbánnych a suburbánnych biotopoch a je pre ňu charakteristický výskyt tzv. synantropných druhov (belorítka domová, lastovička domová, vrabec domový, kanárik záhradný, žltouchvost domový či hrdlička záhradná; bieložúbka krpatá, myš domová, potkan tmavý)
- biotopy často využívajú aj druhy žijúce aj v okolitých biotopoch (hemisynantropy) ako napr. kuna skalná alebo dulovnica menšia.
- Oráčino-lúčno-ekotonová krajina vytvára špecifické ekologické podmienky pre rozširovanie stepných faunistických elementov v odlesnenej krajine (väčšinou ide o sekundárne spoločenstvá podmieňované antropogénne)
- z obojživelníkov tu nájdeme napr. kunku žltobruchú, ropuchu bradavičnatú, ropuchu zelenú; z plazov sú tu rozšírené jašterica krátkohlavá; z vtákov je najpočetnejším reprezentantom škovránok poľný, ďalej prepelica poľná a alochtónny bažant poľovný
- medze a biotopy s ruderálnou vegetáciou sú v období hniezdenia využívané napr. pŕhl'aviarom čiernohlavým a strádkou žltou
- na miestach s výskytom krovín alebo solitérnych stromov pristupujú penice (penica popolavá, penica hnedokrídla a penica čiernohlavá), ďalej kolibkárik spevavý, kolibkárik čipčavý, ďateľ veľký, sýkorka bielolíca, mlynárka dlhochvostá, strakoš červenochrbtý, glezg hrubozobý, škorec lesklý a straka čiernozobá
- ťažisko výskytu tu majú niektoré druhy cicavcov (hraboš poľný, hraboš podzemný, ryšavka krovinná, lasica myšožravá, zajac poľný, líška hrdzavá a srnec lesný), vyskytujú sa tu aj niektoré druhy dravcov a sov (jastrab krahulec, myšiarka ušatá či sova lesná).

3. Fauna prevažne lesnej krajiny

- fauna pozostáva v prevažnej miere z arborikolných faunistických prvkov
- z obojživelníkov sa tu vyskytujú salamandra škvrnitá, ropucha bradvičnatá a skokan hnedý; lesné druhy vtákov reprezentujú myšiak lesný, holub hrivnák, holub plúžik, vrchárka modrá, slávik červienka, pinka lesná, brhlík lesný, drozd plavý, drozd trskotavý, muchárik bielokrký, muchárik červenohrdlý, sýkorka lesklohľavá, sýkorka uhliarka, sýkorka belasá, kôrovník dlhoprstý alebo sojka škriekavá; z drobných cicavcov majú dominantné zastúpenie hrdziak lesný a ryšavka žltohrdlá; plchy reprezentuje plšík lieskový a plch lesný; párnokopytníky sú zastúpené jeleňom lesným, srncom lesným a diviakom lesným.

V území boli identifikované viaceré migračné koridory pre živočíchy:

1. Hydrický migračný koridor Váh

- významný migračný koridor nadregionálneho významu
- limitovaný vybudovaním Vážskej vodnej kaskády
- výskyt najmä hospodárskych druhov rýb (*Cyprinus caprio*, *Leuciscus cephalus*, *Chondrostoma nasus*, *Chalcalburnus chalcoides mento*, *Ctenopharyngodon idella*, *Abramis brama*, *Scardinius erythrophthalmus*, *Tinca tinca*, *Silurus glanis* a i).

2. Terestrický migračný koridor Strážovské vrchy

- významné biocentrum a migračné územie, najmä úpäťové parti pri severo-južnej migrácii
- bohatý výskyt tpyických predstaviteľov západoeurópskych zoocenóz a ich osobitých karpatských foriem

3. Lokálne terestricko-hydrické koridory

- miestne vodné toky (prítoky Váhu ako Maríkovský potok, Domanižanka, Papradnianka, Manínsky potok a i.)
- migračné cesty semiakvatických a terestrických živočíchov

4. Migračné vzdušné koridory (pre vtáctvo)

- nad riekou Váh prebieha lokálna vzdušná migrácia a tvorí významnú vzdušnú cestu sezónnej severojužnej migrácie (jas – jeseň) s celoeurópskym významom
- hlavnými migrantmi sú najmä *Anser anser*, *Gavia arctica*, *Podiceps cristatus*, *Aythya ferina*, *Ciconia ciconia* a i.

V území boli identifikované tiež viaceré reprodukčné lokality živočíchov:

1. Orlové (údolie pod Dubovcom)

- terénne depresie napájané sezónnymi tokmi
- genofondová lokalita obojživelníkov (*Bufo bufo*, *Bufo viridis*, *Rana dalmatina*, *Salamandra salamandra* a i.)

2. Pod Kopanicami

- terénne zamokrené muldy na severozápadnom svahu (poloha Dúbravy)

- genofondová lokalita obožživelníkov (*Bufo bufo*, *Bufo viridis*, *Rana dalmatina*, *Salamandra salamandra* a i.)
3. Staré koryto Váhu (pri Považskej Bystrici)
- prirodzený meander s menšími ramenami a zamokrenými plochami
 - významné hniezdiská (zimoviská) vtáctva a vodného vtáctva
 - zastúpenie druhov ako *Cricetus critesus*, *Arvicola terrestris*, *Rattus rattus*, *Ondatra zibethica* a i.
4. VN Nosice a Ostrov pod priehradným múrom VN Nosice
- významné hniezdiská vodného vtáctva, zimoviská pre hibernantov
 - široké druhové zastúpenie vrátane hibernujúcich a trvale hniezdiacich druhov (*Anas platyrhynchos*, *Larus fuscus*, *Cygnus olor*).

Rastlinstvo

Rekonštruovanou vegetáciou v hodnotenom území sú predovšetkým lužné lesy nížinné, na okrajoch zo strany Javorníkov do územia zasahuje pás karpatských dubovo-hrabových lesov a zo strany Súľovských vrchov úsek bukových kvetnatých lesov podhorských (menej už dubovo-hrabové lesy). Nížinné lužné lesy zahŕňajú vlhkomilné a mezohygrofilné lesy na aluviálnych naplaveninách pozdĺž vodných tokov (zväz Ulmenion). Karpatské dubovo-hrabové lesy lemujú údolie rieky Váh, v spoločenstve prevládajú druhy ako *Quercus petraea* a *Carpinus betulus*. Typickými druhmi bukových kvetnatých lesov podhorských sú *Fagus sylvatica*., *Quercus petraea*, *Tilia cordata*, *Carex pilosa* a i.

Vegetácia umelo vybudovaných vodných tokov a plôch vykazuje nízku biodiverzitu. V okolí starého koryta Váhu sú prítomné aj močiare a močiarne spoločenstvá.

Centrálne časť územia je v súčasnosti silne urbanizovaná, prirodzená vegetačná skladba tu bola značne ovplyvnená. Najväčší podiel v oblasti zaberá intenzívne obrábaná poľnohospodárska pôda. Hodnotnejšie rastlinné druhy sú prítomné v priestoroch starého koryta Váhu a v okrajových častiach záujmového územia (úpäťové pásy Nízkych Javorníkov a Strážovských vrchov).

Biotopy

V riešenom území sa nachádzajú viaceré typy biotopov:

1. Hydrické biotopy
 - vysokú biodiverzitu vykazujú prirodzené toky (Váh, Domanižanka)
 - nízku biodiverzitu vykazujú zregulované a umelé toky a plochy
2. Biotopy lesných porastov
 - najmä smrekové bučiny, menej jedľovo-bukové zmiešané lesy s nízkym podielom dubín
 - (úpäťové svahy nad Vážskym údolím s hospodárskym využitím)
 - biotopy so značnou biodiverzitou

- prítomnosť západoeurópskych živočíšnych druhov a ich osobitých karpatských foriem (*Sus scrofa*, *Capreolus capreolus*, *Cervus elaphus*, *Sciurus vulgaris* a i.)
3. Biotopy nelesnej drevinovej vegetácie a brehových porastov
- remízy, skupiny drevín, aleje, kriačiny, lúky, hrádze a násypy, brehové porasty tokov a plôch, podmáčané depresie a pod.
 - druhové zastúpenie fytoocenóz a zoocenóz je bohaté
 - zaznamenaný výskyt chránených a ohrozených druhov
4. Biotopy ľudských sídel
- biotopy zastavaných území obcí, plochy záhrad, sadov, priemyselných a skladových areálov, plochy dopravy a pod.
 - biotopy s nízkou biodiverzitou a so stupňom synantropizácie
 - určitou mierou sukcesie a s častým výskytom náletových, nepôvodných a invázných druhov
5. Biotopy poľnohospodárskej pôdy
- intenzívne obrábaná poľnohospodárska pôda, lúky, pasienky a trvalé trávne porasty
 - nízka diverzita fytoocenóz (prevaha monokultúrnych plodín
 - zastúpenie zoocenóz typických pre poľnohospodársku krajinu (vtáky, hldovace)

Z dôvodu prešetrenia reálneho výskytu druhov rastlín a živočíchov bol v roku 2007 na úseku od Púchova po Považskú Bystricu na 14 lokalitách vykonaný biologický prieskum (ENVI-EKO, 2007: ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Považská Teplá pre rýchlosť do 160 km/hod., Základný biologický prieskum v zmysle Záverečného stanoviska MŽP SR č. 8982/06-3.5/ml. vydaného v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov). Terénny prieskum tu prebiehal od mája do júna 2007. Konkrétne výsledky pre každú sledovanú lokalitu sú uvedené nižšie:

Lokalita č. 1 - ľavobrežný brehový porast Váhu

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Víbovo-topoľové nížinné lužné lesy Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy Dubovo-hrabové lesy karpatské	<i>Alnus glutinosa</i> , <i>Artemisia vulgaris</i> , <i>Cirsium arvense</i> , <i>Clematis vitalba</i> , <i>Conyza canadensis</i> , <i>Dipsacus fullonum</i> , <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Lotus corniculatus</i> , <i>Medicago lupulina</i> , <i>Pastinaca sativa</i> , <i>Plantago lanceolata</i> , <i>Populus nigra</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Salix caprea</i> , <i>Salvia pratensis</i> , <i>Stenactis annua</i> , <i>Swida sanguinea</i> , <i>Tanacetum vulgare</i> , <i>Veronica chamaedrys</i>	<i>Hyla arborea</i> ; <i>Natrix natrix</i> ; 27 druhov vtákov (<i>Acrocephalus palustris</i> <i>Actitis hypoleucos</i> , <i>Aegithalos caudatus</i> , <i>Streptopelia turtur</i> , <i>Corvus corone</i> , <i>Cuculus canorus</i> , <i>Dendrocopos minor</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Hippolais icterina</i> , <i>Locustella fluviatilis</i> , <i>Oriolus oriolus</i> , <i>Parus caeruleus</i> , <i>Parus major</i> , <i>Parus palustris</i> , <i>Phylloscopus collybita</i> , <i>Phylloscopus trochilus</i> , <i>Pica pica</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Serinus serinus</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Sylvia borin</i> , <i>Troglodytes troglodytes</i> , <i>Erithacus rubecula</i> , <i>Turdus merula</i> , <i>Turdus philomelos</i> , <i>Turdus pilaris</i> , <i>Sylvia communis</i>); <i>Mustela nivalis</i> , <i>M. erminea</i> , <i>Martes foina</i> , <i>Vulpes vulpes</i> , <i>Apodemus flavicolis</i> , <i>Clethrionomys glareolus</i> , <i>Sorex araneus</i> , <i>Arvicola terrestris</i> , <i>Rattus norvegicus</i>

Lokalita č. 2 - pravobrežný brehový porast Nosického kanála

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek Nížinné a podhorské kosné lúky	<i>Arrhenatherum elatius</i> , <i>Artemisia vulgaris</i> , <i>Cerastium sp.</i> , <i>Cerasus avium</i> , <i>Corylus avellana</i> , <i>Fraxinus excelsior</i> , <i>Galium sp.</i> , <i>Humulus lupulus</i> , <i>Plantago lanceolata</i> , <i>Populus nigra</i> , <i>Populus tremula</i> , <i>Pyrus pyraeaster</i> , <i>Ranunculus acris</i> , <i>Rosa canina</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Salix fragilis</i> , <i>Salvia pratensis</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Solidago canadensis</i> , <i>Stenactis annua</i> , <i>Swida sanguinea</i> , <i>Tithymalus cyparissias</i> , <i>Veronica chamaedrys</i>	<i>Bufo bufo</i> , <i>Rana temporaria</i> , <i>Hyla arborea</i> ; <i>Natrix natrix</i> ; 14 druhov vtákov (<i>Corvus corone</i> , <i>Cuculus canorus</i> , <i>Emberiza citrinella</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Locustella fluviatilis</i> , <i>Oriolus oriolus</i> , <i>Parus major</i> , <i>Phylloscopus trochilus</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Saxicola torquata</i> , <i>Sturnus vulgaris</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Sylvia communis</i> , <i>Turdus pilaris</i>); <i>Talpa europaea</i> , <i>Sorex araneus</i> , <i>S. minutus</i> , <i>Neomys fodiens</i> , <i>Clethrionomys glareolus</i> , <i>Arvicola terrestris</i> , <i>Apodemus erminea</i> , <i>Mustela nivalis</i> ; <i>Anguis fragilis</i> , <i>Ciribekka aztruacam</i> , <i>Lanius collurio</i> , <i>Emberiza citrinella</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Phylloscopus collybita</i> , <i>Carduelis carduelis</i> , <i>Erithacus rubecula</i> , <i>Carduelis chloris</i> , <i>Locustella naevia</i> , <i>Passer montanus</i> , <i>Phasianus colchicus</i> , <i>Turdus philomelos</i> , <i>Pica pica</i> , <i>Sylvia communis</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Sylvia curruca</i> ; <i>Apodemus sylvaticus</i>

Lokalita č. 3 - centrálna časť ostrova Nosice

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
intenzívne obhospodarované poľa	pestované monokultúry a poľnohospodárske plodiny	<i>Bufo bufo</i> , <i>Bufo viridis</i> ; <i>Alauda arvensis</i> , <i>Phasianus colchicus</i> , <i>Coturnix coturnix</i> , <i>Buteo buteo</i> , <i>Falco tinnunculus</i> , <i>Buteo lagopus</i> , <i>Pica pica</i> , <i>Corvus corone</i> , <i>Corvus corax</i> , <i>Corvus monedula</i> , <i>Sturnus vulgaris</i> , <i>Streptopelia turtur</i> , <i>Turdus pilaris</i> , <i>Carduelis carduelis</i> , <i>Carduelis cannabina</i> , <i>Carduelis chloris</i> , <i>Motacilla alba</i> , <i>Vanellus vanellus</i> , <i>Corvus frugilegus</i> ; <i>Microtus arvalis</i> , <i>Lepus europaeus</i> , <i>Mustela nivalis</i> , <i>Vulpes vulpes</i>

Lokalita č. 4 - východný okraj ostrova Nosice

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel Bylinné brehové porasty tečúcich vôd Trnkové a lieskové kroviny Vrbové kroviny na zaplavovaných brehoch riek Nížinné a podhorské kosné lúky Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy	<i>Acer campestre</i> , <i>Achillea millefolium</i> , <i>Aegopodium podagraria</i> , <i>Alliaria petiolata</i> , <i>Arrhenatherum elatius</i> , <i>Artemisia vulgaris</i> , <i>Astragalus glycyphyllos</i> , <i>Calamagrostis sp.</i> , <i>Capsella bursa-pastoris</i> , <i>Carex acuta</i> , <i>Carex paniculata</i> , <i>Cerasus avium</i> , <i>Conyza canadensis</i> , <i>Cruciata laevipes</i> , <i>Dactylis glomerata</i> , <i>Dipsacus fullonum</i> , <i>Equisetum palustre</i> , <i>Eryngium campestre</i> , <i>Filipendula ulmaria</i> , <i>Galium aparine</i> , <i>Galium sp.</i> , <i>Glyceria sp.</i> , <i>Hypericum maculatum</i> , <i>Juncus inflexus</i> , <i>Lathyrus pratensis</i> , <i>Leucanthemum vulgare</i> , <i>Lychnis flos-cuculi</i> , <i>Lysimachia vulgaris</i> , <i>Lythrum salicaria</i> , <i>Mentha aquatica</i> , <i>Mentha arvensis</i> , <i>Mentha longifolia</i> , <i>Myosotis scorpioides agg.</i> , <i>Plantago major</i> , <i>Plantago media</i> , <i>Poa annua</i> , <i>Poa pratensis</i> , <i>Poa trivialis</i> , <i>Populus nigra</i> , <i>Potentilla anserina</i> , <i>Ranunculus acris</i> ,	<i>Hyla arborea</i> , <i>Rana temporaria</i> , <i>Rana kl. esculenta</i> , <i>Natrix natrix</i> ; 16 druhov vtákov (<i>Acrocephalus palustris</i> , <i>Actitis hypoleucos</i> , <i>Alcedo atthis</i> , <i>Anas platyrhynchos</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Garrulus glandarius</i> , <i>Motacilla alba</i> , <i>Sturnus vulgaris</i> , <i>Parus major</i> , <i>Parus palustris</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Saxicola torquata</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Sylvia borin</i> , <i>Sylvia communis</i> , <i>Turdus merula</i>); <i>Locustella naevia</i> , <i>Locustella fluviatilis</i> ; cicavce vhodné z lokalitami č. 1 a č. 2; <i>Clethrionomys glareolus</i> , <i>Apodemus flavicollis</i>

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
	<i>Robinia pseudacacia, Rosa canina, Rubus sp., Rumex sp., Salix alba, Salix caprea, Sambucus nigra, Scirpus sylvaticus, Stenactis annua, Swida sanguinea, Symphytum officinale, Tanacetum vulgare, Taraxacum officinale, Tilia cordata, Tithymalus cyparissias, Trifolium repens, Urtica dioica, Veronica chamaedrys</i>	

Lokalita č. 5 - pravobrežný svah meandru Váhu

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Nížinné a podhorské kosné lúk	<i>Anthoxanthum odoratum, Anthyllis vulneraria, Arrhenatherum elatius, Astragalus glycyphyllos, Briza media, Bromus sp. , Calamagrostis sp., Campanula patula, Carex flacca, Carex pallescens, Carum carvi, Crataegus sp., Dactylis glomerata, Eupatorium cannabinum, Fallopia convolvulus, Galium sp. , Gentiana cruciata, Jacea phrygia agg., Knautia arvensis, Leontodon hispidus, Leucanthemum vulgare, Ligustrum vulgare, Lotus corniculatus, Medicago lupulina, Origanum vulgare, Pastinaca sativa, Plantago lanceolata, Plantago media, Poa pratensis, Polygala amara, Potentilla reptans, Primula elatior, Ranunculus acris, Rosa canina, Salvia pratensis, Salvia verticillata, Sanguisorba minor, Sonchus sp., Swida sanguinea, Tanacetum vulgare, Tragopogon orientalis, Trifolium pratense, Veronica chamaedrys</i>	<i>Bufo bufo, Hyla arborea, Rana temporaria; Anguis fragilis, Coronella austriaca, Lacerta agilis; Picus viridis, Turdus merula, Turdus philomelos, Turdus pilaris, Phylloscopus collybita, Phylloscopus trochilus, Sylvia atricapilla, Sylvia curruca, Sylvia communis, Parus major, Parus caeruleus, Lanius collurio, Carduelis carduelis, Carduelis chloris, Carduelis cannabina, Jynx torquilla, Dendrocopos major, Dendrocopos medius, Picus viridis; Talpa europaea, Microtus arvalis; Arvicola terrestris; Clethrionomys glareolus, Apodemus flavicollis, Sorex araneus, Neomys anomalus; Capreolus capreolus, Cervus elaphus, Sus scrofa, Mustela nivalis, Vulpes vulpes</i>

Lokalita č. 6 - lesný porast na pravom brehu VN Nosice v Nimnici

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Dubovo-hrabové lesy karpatské Trnkové a lieskové kroviny	<i>Acer campestre, Acer platanoides, Actaea spicata, Aegopodium podagraria, Ajuga reptans, Asarum europaeum, Betula pendula, Carpinus betulus, Creasus avium, Crataegus sp., Fagus sylvatica, Fraxinus excelsior, Geranium robertianum, Juglans regia, Ligustrum vulgare, Lonicera nigra, Oxalis acetosella, Polygonatum multiflorum, Populus tremula, Pulmonaria sp.,</i>	<i>Coccothraustes coccothraustes, Fringilla coelebs, Parus ater, Parus major, Parus caeruleus, Parus palustris, Sitta europaea, Turdus philomelos, Turdus viscivorus, Sylvia communis, Sylvia curruca, Phylloscopus collybita, Phylloscopus trochilus, Lanius collurio, Turdus merula, Turdus philomelos, Emberiza citrinella; Certhia familiaris, Coccothraustes coccothraustes, Columba palumbus, Erithacus rubecula, Ficedula albicollis, Fringilla coelebs, Garrulus glandarius, Parus ater, Parus caeruleus,</i>

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
	<i>Quercus petraea</i> , <i>Robinia pseudacacia</i> , <i>Rosa canina</i> , <i>Rubus sp.</i> , <i>Sambucus nigra</i> , <i>Tilia cordata</i> , <i>Viburnum lantana</i>	<i>Parus major</i> , <i>Parus palustris</i> , <i>Phylloscopus sibilatrix</i> , <i>Picus viridis</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Sitta europaea</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Troglodytes troglodytes</i> , <i>Turdus merula</i> , <i>Turdus philomelos</i> , <i>Turdus viscivorus</i>

Lokalita č. 7 - ľavý breh VN Nosice v Milochove

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Vŕbovo-topoľové lužné lesy Dubovo-hrabové lesy karpatské	<i>Ailanthus altissima</i> , <i>Ligustrum vulgare</i> , <i>Populus tremula</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Swida sanguinea</i> , <i>Viburnum lantana</i>	<i>Rana temporaria</i> , <i>Bufo bufo</i> , <i>Hyla arborea</i> , <i>Salamandra salamandra</i> ; <i>Natrix natrix</i> ; druhy vtákov podobné ako v lokalite č. 4 a č. 6

Lokalita č. 8 - ľavobrežný priestor VN Nosice v Milochove

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Porasty nepôvodných drevín Bukovo a jedľovo-bukové kvetnaté lesy Dubovo-hrabové lesy karpatské	<i>Carpinus betulus</i> , <i>Fagus sylvatica</i> , <i>Pinus sylvestris</i>	<i>Anthus trivialis</i> , <i>Carduelis cannabina</i> , <i>Carduelis carduelis</i> , <i>Carduelis chloris</i> , <i>Dendrocopos major</i> , <i>Erithacus rubecula</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Jynx torquilla</i> , <i>Parus ater</i> , <i>Parus caeruleus</i> , <i>Parus cristatus</i> , <i>Phylloscopus collybita</i> , <i>Phylloscopus trochilus</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Pyrrhula pyrrhula</i> , <i>Regulus regulus</i> , <i>Sitta europaea</i> , <i>Turdus merula</i> , <i>Turdus pilaris</i>

Lokalita č. 9 - ľavobrežný priestor VN Nosice v Milochove

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
<ul style="list-style-type: none"> • Trnkové a lieskové kroviny • Vŕbovo-topoľové lužné lesy • Dubovo-hrabové lesy karpatské 	<i>Acer campestre</i> , <i>Betula pendula</i> , <i>Carpinus betulus</i> , <i>Cerasus avium</i> , <i>Clematis vitalba</i> , <i>Crataegus sp.</i> , <i>Galium aparine</i> , <i>Pinus sylvestris</i> , <i>Populus nigra</i> , <i>Populus tremula</i> , <i>Rhus typhina</i> , <i>Robinia pseudacacia</i> , <i>Rubus sp.</i> , <i>Salix alba</i> , <i>Salix caprea</i> , <i>Swida sanguinea</i> , <i>Tilia cordata</i> , <i>Urtica dioica</i> , <i>Viburnum opulus</i>	analogické zloženie suchozemských stavovcov ako na lokalite č. 7; <i>Clethrionomys glareolus</i> , <i>Apodemus flavicollis</i>

Lokalita č. 10 - kosená kvetnatá lúka v Hornom Milochove

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Nížinné a podhorské kosné lúky	<i>Acer campestre</i> , <i>Acetosa pratensis</i> , <i>Ajuga reptans</i> , <i>Anthoxanthum odoratum</i> , <i>Anthriscus sylvestris</i> , <i>Aquilegia vulgaris</i> , <i>Briza media</i> , <i>Campanula patula</i> , <i>Carex pallescens</i> , <i>Chaerophyllum aromaticum</i> , <i>Crataegus sp.</i> , <i>Cruciata glabra</i> , <i>Dactylis glomerata</i> , <i>Festuca pratensis</i> , <i>Festuca rubra</i> agg., <i>Frangula alnus</i> , <i>Galium mollugo</i> , <i>Geranium</i>	<i>Lacerta agilis</i> , <i>Anguis fragilis</i> ; <i>Turdus merula</i> , <i>Turdus philomelos</i> , <i>Turdus pilaris</i> , <i>Sturnus vulgaris</i> , <i>Saxicola rubetra</i> , <i>Coturnix coturnix</i> ; <i>Microtus arvalis</i> , <i>Microtus subterraneus</i> ; <i>Capreolus capreolus</i> , <i>Sus scrofa</i> ; <i>Muscardinus avellanarius</i>

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
	<i>phaeum, Holcus lanatus, Jacea phrygia</i> agg., <i>Leontodon hispidus, Leucanthemum vulgare, Luzula multiflora, Medicago lupulina, Orchis mascula, Plantago lanceolata, Prunus spinosa, Ranunculus acris, Rosa canina, Sonchus</i> sp., <i>Tilia cordata, Trifolium medium, Trifolium pratense, Veronica, Vicia cracca, Vicia sepium</i>	

Lokalita č. 11 - lesný porast v Hornom Milochove

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Bukové a jedľovo bukové kvetnaté lesy Dubovo-hrabové lesy karpatské	<i>Acer campestre, Acer pseudoplatanus, Anemone nemorosa, Asarum europaeum, Athyrium filix-femina, Carex sylvatica, Carpinus betulus, Corylus avellana, Crataegus</i> sp., <i>Daphne mezereum, Dentaria bulbifera</i> agus <i>Fragaria</i> sp., <i>Fraxinus excelsior, Galeobdolon luteum, Galium</i> sp., <i>Hedera helix, Hieracium murorum, Isopyrum thalictroides, Ligustrum vulgare, Listera ovata, Maianthemum bifolium, Poa nemoralis, Pulmonaria</i> sp., <i>Quercus petraea, Rubus</i> sp., <i>Salvia pratensis, Salvia verticillata, Swida sanguinea, Symphytum tuberosum</i>	<i>Salamandra salamandra, Rana temporaria; Fringilla coelebs, Erithacus rubecula, Parus major, Parus caeruleus, Parus ater, Coccothraustes coccothraustes, Certhia familiaris, Ficedula albicollis, Columba palumbus, Garrulus glandarius, Ficedula parva, Columba oenas, Dendrocopos leucotos, Sitta europaea Dendrocopos leucotos, Dryocopus martius, Dendrocopos major, Turdus merula, Turdus philomelos, Turdus viscivorus, Coccothraustes coccothr., Columba palumbus, Columba oenas, Accipiter gentilis, Phylloscopus Sibilatrix, Certhia familiaris, Corvus corax, Aegithalos caudatus, Ficedula albicollis, Ficedula parva, Buteo buteo, Troglodytes troglodytes, Sylvia atricapilla, Fringilla coelebs, Erithacus rubecula, Garrulus glandarius, Parus caeruleus, Parus major, Parus palustris, Parus ater, Corvus corone, Prunella modularis, Picus canus; Erinaceus concolor, Sorex minutus, Sorex araneus, Clethrionomys glareolus, Apodemus flavicollis, Clethrionomys glareolus, Sciurus vulgaris, Dryomys nitedula, Muscardinus avellanarius; Capreolus capreolus, Sus scrofa, Ovis musimon, Cervus elaphus; Mustela nivalis, Martes martes, Martes foina, Vulpes vulpes</i>

Lokalita č. 12 - lúčny porast na severozápadnom cípe Považskej Bystrice

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Nížinné a podhorské kosné lúky Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel	<i>Acer campestre, Acetosa pratensis, Achillea millefolium, Ajuga reptans, Alliaria petiolata, Arctium</i> sp., <i>Arrhenatherum elatius, Artemisia vulgaris, Bellis perennis Calamagrostis</i> sp., <i>Carex pallescens, Chaerophyllum aromaticum, Cirsium arvense, Crucjata glabra, Dactylis glomerata, Geranium phaeum, Heracleum sphondylium, Holcus lanatus, Hypericum perforatum, Leucanthemum vulgare, Orchis</i>	<i>Rana temporaria, Hyla arborea; Natrix natrix; 13 druhov vtákov (druhy ako na lokalite č. 4); Bufo bufo; Anguis fragilis, Coronella austriaca; Lanius collurio, Emberiza citrinella, Fringilla coelebs, Phylloscopus collybita, Carduelis carduelis, Erithacus rubecula, Carduelis chloris, Locustella naevia, Passer</i>

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
	<i>mascula, Plantago lanceolata, Poa pratensis, Prunus spinosa, Ranunculus acris, Rubus sp., Salvia pratensis, Sambucus nigra, Sonchus sp., Tanacetum vulgare, Taraxacum officinale, Trifolium pratense, Urtica dioica, Valeriana officinalis, Veronica chamaedrys, Vicia sepium, Vicia sp., Viola sp.</i>	<i>montanus, Phasianus colchicus, Turdus philomelos, Pica pica, Sylvia communis, Sylvia atricapilla, Sylvia curruca; Apodemus sylvaticus</i>

Lokalita č. 13 - zástavba IBV v Považskej Bystrici

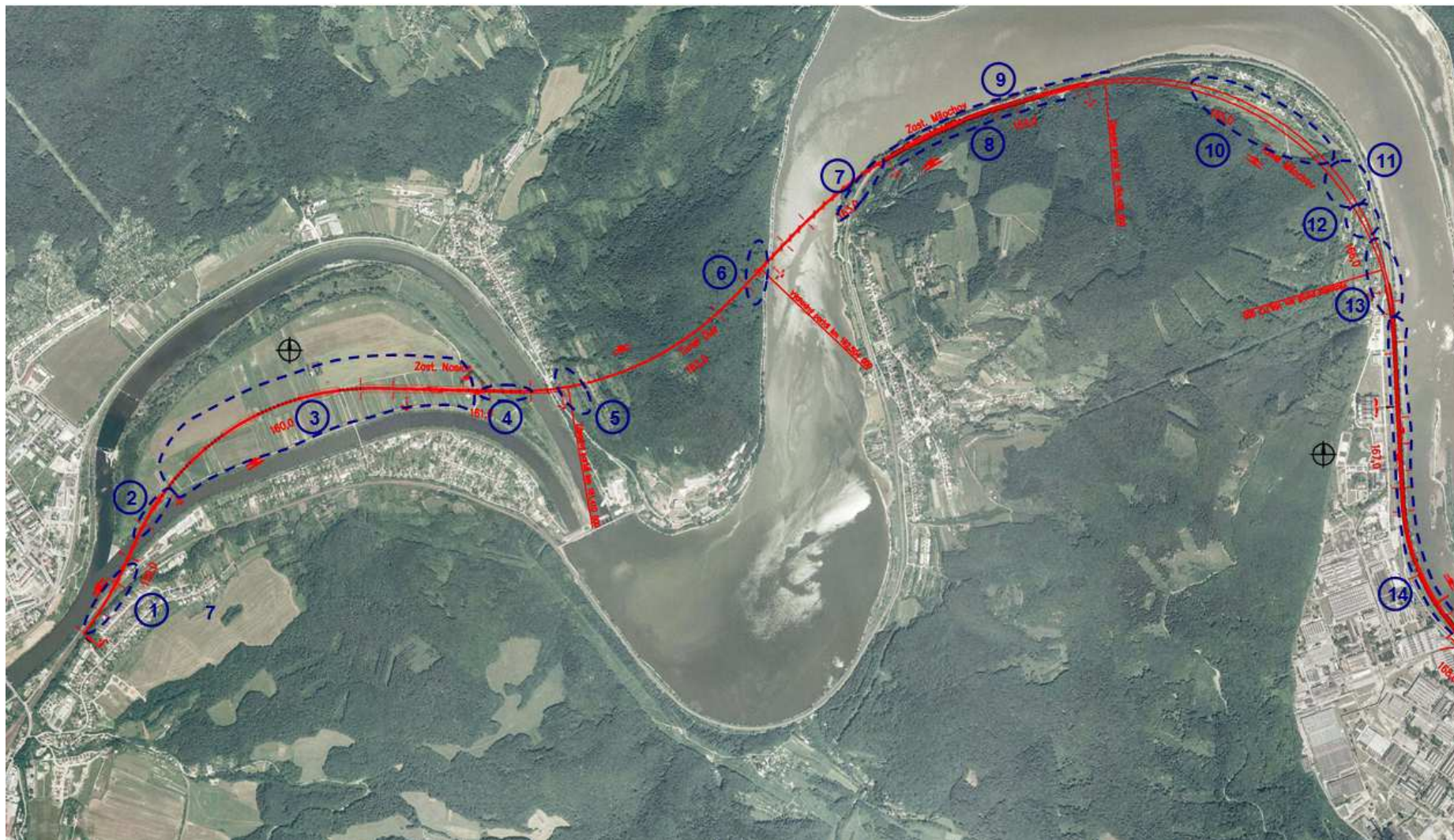
Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Nížinné a podhorské kosné lúky Dubovo-hrabové lesy karpatské Bukové a jedľovo-bukové podhorské kvetnaté lesy Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel	<i>Acer campestre, Acerosa pratensis, Achillea millefolium, Aegopodium podagraria, Ajuga reptans, Armoracia rusticana, Asarum europaeum, Aster sp., Astragalus glycyphyllos, Bellis perennis, Calamagrostis sp., Carpinus betulus, Cerasus avium, Clematis vitalba, Corylus avellana, Crataegus sp. Dactylis glomerata, Galeobdolon luteum, Geranium phaeum, Geranium robertianum, Geranium sp., Humulus lupulus, Juglans regia, Lamium maculatum, Leontodon hispidus, Leucanthemum vulgare, Ligustrum vulgare, Lysimachia nummularia, Medicago lupulina, Pastinaca sativa, Plantago lanceolata, Plantago media, Poa pratensis, Potentilla anserina, Pulmonaria sp., Rubus sp., Salvia pratensis, Sambucus nigra, Symphytum officinale, Syringa vulgaris, Tanacetum vulgare, Taraxacum officinale, Tilia cordata, Tithymalus cyparissias, Veronica chamaedrys, Vicia sepium</i>	<i>Bufo bufo, Rana temporaria; Anguis fragilis, Lacerta agilis; Delichon urbica, Hirundo rustica, Phoenicurus ochruros, Serinus serinus, Motacilla alba, Streptopelia decaocto, Sylvia curruca, Carduelis carduelis, Carduelis chloris, Carduelis cannabina, Sturnus vulgaris, Coccytharustes coccytharustes, Passer domesticus, Pica pica, Turdus merula, Turdus philomelos, Turdus pilaris; Mus musculus, Rattus norvegicus, Crocidura suaveolens, Neomys anomalus, Erinaceus concolor, Apodemus flavicollis, Talpa europaea, Clethrionomys glareolus, Martes foina, Mustela putorius, Mustela nivalis, Capreolus capreolus, Sus scrofa</i>

Lokalita č. 14 - ruderálne spoločenstvá pri železničnej trati v Považskej Bystrici

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
Trnkové a lieskové kroviny Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídel	<i>Acer platanoides, Acer pseudoplatanus, Achillea millefolium, Ailanthus altissima, Arctium sp., Arrhenatherum elatius, Artemisia vulgaris, Aster sp., Betula pendula, Bromus sp., Cerasus avium, Chelidonium majus, Cirsium arvense, Clematis vitalba, Dactylis, Galium sp., Geranium robertianum, Humulus lupulus, Hypericum maculatum, Lotus corniculatus, Medicago lupulina, Melilotus officinalis, Papaver rhoas, Pastinaca sativa, Pinus sylvestris, Plantago lanceolata, Plantago media, Poa annua, Populus nigra, Populus tremula, Potentilla reptans, Prunus sp., Prunus spinosa, Reseda lutea, Rosa canina, Rubus sp., Salix alba, Salix caprea, Salix fragilis, Salvia pratensis, Sambucus nigra, Sedum sexangulare, Silene vulgaris, Solidago canadensis, Sorbus aucuparia, Stenactis</i>	<i>Saxicola torquata, Acrocephalus palustris, Phoenicurus ochruros, Galerida cristata; analogické zloženie durhov ako na lokalitách č. 1 a č. 2</i>

Biotopy	Rastlinstvo	Živočíšstvo
	<i>annua, Swida sanguinea, Tanacetum vulgare, Taraxacum officinale, Tilia cordata, Tithymalus cyparissias, Urtica dioica, Verbascum sp., Veronica chamaedrys</i>	

Lokality botanického a zoologického prieskumu (Základný biologický prieskum, ENVI-EKO, 2007):



hodnotená lokalita plocha [---] hodnotená lokalita línia - - - číslo hodnotenej lokality ⑩

6.7. Chránené územia vrátane prvkov územného systému ekologickej stability

Územná ochrana

Celé dotknuté územie patrí do I. stupňa ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Veľkoplošné chránené územia

V dotknutom území sa nenachádzajú a ani doň nezasahujú žiadne veľkoplošné územia ochrany prírody ani ich ochranné pásma vyhlásené v zmysle uvedeného zákona. Najbližšími veľkoplošným chráneným územím ku koridoru železničného telesa sú CHKO Strážovské vrchy (JV od Považskej Bystrice) a CHKO Kysuce (S od činnosti). Ani jedno z týchto území do hodnoteného územia nezasahuje.

Maloplošné chránené územia

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne maloplošné chránené územia. Najbližšou takouto lokalitou sú PR Klapy (k.ú. Udiča), NPR Manínska tiesňava (k.ú. Považská Teplá), PR Kostolecká Tiesňava (k.ú. Záskanie a k.ú. Kostolec) a PP Bosmany (k.ú. Kostolec).

Chránené druhy

Z dôvodu prešetrenia reálneho výskytu chránených, prioritných alebo ohrozených druhov rastlín a živočíchov bol v roku 2007 vykonaný biologický prieskum (ENVI-EKO, 2007: ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Považská Teplá pre rýchlosť do 160 km/hod., Základný biologický prieskum v zmysle Záverečného stanoviska MŽP SR č. 8982/06-3.5/ml. vydaného v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov).

Podľa uvedeného prieskumu boli v riešenom území, resp. v jeho kontaktnom území zaznamenané nasledovné chránené druhy:

- *Orchis mascula* (vstavač mužský)

chránený druh na území SR, národného významu, červený zoznam kategória VU (druh zraniteľný), ktorého málopočetné populácie boli zistené nad tunelom Milochov

- *Gentiana cruciata* (horec krížatý)

červený zoznam kategória Lr:Nt (druh menej ohrozený, podkategória takmer ohrozený), jeho prítomnosť bola zistená na pravobrežnom meandri Váhu nad cestou II/507

- *Listera ovata* (bradáčik vajcovitolistý)

červený zoznam kategória VU (druh zraniteľný), jeho prítomnosť bola zistená nad tunelom Milochov.

Z chránených druhov živočíchov podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov a podľa

Červeného zoznamu živočíchov boli v riešenom území a ich kontaktnom okolí zistené viaceré chránené, prioritné alebo ohrozené druhy živočíchov:

Trieda	Identifikované druhy
Ryby	<i>Abramis brama</i> , <i>Alburnus alburnus</i> , <i>Anguilla anguilla</i> , <i>Aspius aspius</i> , <i>Barbus barbus</i> , <i>Carassius carassius</i> , <i>Ctenopharyngodon idella</i> , <i>Cyprinus carpio</i> , <i>Esox lucius</i> , <i>Hypophthalmichthys molitrix</i> , <i>Chalcalburnus chalcoides mento</i> , <i>Chondrostoma nasus</i> , <i>Leuciscus cephalus</i> , <i>Leuciscus idus</i> , <i>Lota lota</i> , <i>Perca fluviatilis</i> , <i>Phoxinus phoxinus</i> , <i>Rutilus rutilus</i> , <i>Salmo trutta morpha fario</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Scardinius erythrophthalmus</i> , <i>Silurus glanis</i> , <i>Stizostedion lucioperca</i> , <i>Tinca tinca</i> , <i>Vimba vimba</i> ;
Plazy	<i>Anguis fragilis</i> , <i>Coronella austriaca</i> , <i>Lacerta agilis</i> , <i>Natrix natrix</i> ;
Obojživelníky	<i>Bombina variegata</i> , <i>Bufo bufo</i> , <i>Bufo viridis</i> , <i>Hyla arborea</i> , <i>Rana kl. esculenta</i> , <i>Rana temporaria</i> , <i>Salamandra salamandra</i> ;
Vtáky	<i>Acrocephalus palustris</i> , <i>Actitis hypoleucos</i> , <i>Aegithalos caudatus</i> , <i>Alauda arvensis</i> , <i>Alcedo atthis</i> , <i>Anas platyrhynchos</i> , <i>Buteo7buteo</i> , <i>Carduelis cannabina</i> , <i>Carduelis carduelis</i> , <i>Carduelis chloris</i> , <i>Coccothraustes coccothr.</i> , <i>Columba oenas</i> , <i>Columba palumbus</i> , <i>Corvus corone</i> , <i>Coturnix coturnix</i> , <i>Cuculus canorus</i> , <i>Cygnus olor</i> , <i>Delichon urbica</i> , <i>Dendrocopos leucotos</i> , <i>Dendrocopos major</i> , <i>Dendrocopos medius</i> , <i>Dendrocopos minor</i> , <i>Emberiza citrinella</i> , <i>Erithacus rubecula</i> , <i>Falco tinnunculus</i> , <i>Ficedula albicollis</i> , <i>Ficedula parva</i> , <i>Fringilla coelebs</i> , <i>Garrulus glandarius</i> , <i>Hippolais icterina</i> , <i>Hirundo rustica</i> , <i>Jynx torquilla</i> , <i>Lanius collurio</i> , <i>Locustella fluviatilis</i> , <i>Locustella naevia</i> , <i>Motacilla alba</i> , <i>Muscicapa striata</i> , <i>Oriolus oriolus</i> , <i>Parus caeruleus</i> , <i>Parus major</i> , <i>Parus palustris</i> , <i>Passer montanus</i> , <i>Phasianus colchicus</i> , <i>Phoenicurus ochruros</i> , <i>Phylloscopus collybita</i> , <i>Phylloscopus sibilatrix</i> , <i>Phylloscopus trochilus</i> , <i>Pica pica</i> , <i>Picus canus</i> , <i>Picus viridis</i> , <i>Prunella modularis</i> , <i>Pyrrhula pyrrhula</i> , <i>Regulus regulus</i> , <i>Saxicola rubetra</i> , <i>Saxicola torquata</i> , <i>Serinus serinus</i> , <i>Streptopelia decaocto</i> , <i>Streptopelia turtur</i> , <i>Sturnus vulgaris</i> , <i>Sylvia atricapilla</i> , <i>Sylvia borin</i> , <i>Sylvia communis</i> , <i>Troglodytes troglodytes</i> , <i>Turdus merula</i> , <i>Turdus philomelos</i> , <i>Turdus pilaris</i> , <i>Turdus viscivorus</i> ;
Cicavce	<i>Apodemus flavicollis</i> , <i>Apodemus sylvaticus</i> , <i>Arvicola terrestris</i> , <i>Capreolus capreolus</i> , <i>Cervus elaphus</i> , <i>Clethrionomys glareolus</i> , <i>Crocidura suaveolens</i> , <i>Dryomys nitedula</i> , <i>Erinaceus concolor</i> , <i>Martes foina</i> , <i>Martes martes</i> , <i>Microtus arvalis</i> , <i>Microtus subterraneus</i> , <i>Muscardinus avellanarius</i> , <i>Mustela erminea</i> , <i>Mustela nivalis</i> , <i>Mustela putorius</i> , <i>Neomys anomalus</i> , <i>Neomys fodiens</i> , <i>Ovis musimon</i> , <i>Rattus norvegicus</i> , <i>Sciurus vulgaris</i> , <i>Sorex araneus</i> , <i>Sorex minutus</i> , <i>Sus scrofa</i> , <i>Talpa europaea</i> , <i>Vulpes vulpes</i> .

Chránené stromy

V samotnom riešenom území ani v jeho kontaktnom okolí sa nenachádzajú žiadne evidované chránené stromy vyhlásené v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z.z.

V širšom okolí sú evidované Hatnianska lipa (S440, k.ú. Hatné), Jasenická lipa (S433, k.ú. Jasenica), Praznovská lipa (S439, k.ú. Praznov), Kvašovská lipa (S444, k.ú. Považská Bystrica), Lipa v Dolnom Lieskovom (S69, k.ú. Dolné Lieskové), Lipa v Lednickom Rovnom (S70, k.ú. Lednické Rovne) a Tuja v Medenom (S72, k.ú. Medné).

Natura 2000

V riešenom území ani v jeho širšom okolí sa nevyskytujú žiadne lokality zaradené do sústavy európskych chránených území Natura 2000.

Chránené vtáacie územia

Najbližším CHVÚ k činnosti je SKCHVU028 Strážovské vrchy, ktoré bolo vyhlásené za CHVÚ za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola sťahovavého, výra skalného, žlty sivej, orla skalného, bociana čierneho, včelára lesného, tetra hlucháňa,

kuvika kapcavého, lelka lesného, chriašťaľa poľného, d'atľa čierneho, d'atľa bielochrbtého, jariabka hôrneho, penice jarabej, d'atľa prostredného, muchárika červenohrdlého, muchárika bielokrúhého, strakoša červenochrbtého, strakoša sivého, prepelice poľnej, krutihlava hnedého, pŕhľaviara čiernohlavého, hrdličky poľnej, žltochvosta lesného a muchára sivého a zabezpečenia podmienok na ich prežitie a rozmnožovanie.

Územia európskeho významu

Najbližšími ÚEV k hodnotenému územiu sú SKUEV0581 Klapý (k.ú. Udiča) a SKUEV0256 Srážovské vrchy (k.ú. Beluša, Hloža – Podhorie, Mojtín).

Predmetom ochrany v SKUEV0581 sú biotopy 6190, 8210, 91Q0 a 8160 a druhy poniklec prostredný a fúzač alpínsky. Predmetom ochrany v SKUEV0256 sú viaceré biotopy (91E0, 5130, 6110, 6190, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 8160, 8210, 8310, 9110, 9130, 9140, 9150, 9180, 91H0, 91Q0) a druhy (plocháč červený, kunka žltobruchá, vydra riečna, fúzač alpský, rys ostrovid, bystruška potočná, ohniváček veľký, spriadač kostihojový, podkovár malý, netopier veľkouchý, uchaňa čierna, netopier obyčajný, medveď hnedý, netopier brvitý, podkovár veľký, poniklec prostredný, p. veľkokvetý, vlk dravý, črievičník papučkový, poniklec slovenský, klinček lesklý, korýtko riečne, pimprlík mokradňný, prilbica tuhá moravská, pimprlík močiarny).

Mokrade

Ako mokrade reionálne významné sú v riešenom území evidované mokrade č. 295 VN Nosice (k.ú. Nimnica, k.ú. Púchov), č. 296 Váh pod Priehradou mládeže (k.ú. Nimnica, k.ú. Púchov) a č. 297 Brezie Močiare (k.ú. Nimnica).

K mokradiam lokálneho významu patria v riešenom území, resp. v jeho širšom okolí mokrade č. 606 Považská Teplá – Rybníky (k.ú. Považská Teplá), č. 610 Dolinky pri Kráľovke (k.ú. Považská Bystrica) a č. 611 Pod Kopanicami (k.ú. Považská Bystrica).

Územný systém ekologickej stability

Prehľad zastúpenia prvkov ÚSES v riešenom území vychádza z doteraz spracovaných materiálov: RÚSES okresu Považská Bystrica (SAŽP, 1994), ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (1998), Krajinnoekologický plán mesta Považská Bystrica (2002), Aktualizácia prvkov RÚSES okresov Považská Bystrica a Púchov (2008) a miestne územnoplánovacie dokumentácie.

Prvky nadregionálneho ÚSES:

- NRBC Strážovské vrchy, NRBC Maníny – Kostolec,
- NRBC Váh, NRBC Oškerda – Strážovské vrchy

Prvky regionálneho ÚSES:

- RBC Hradisko – Bukovec – Žiar, RBC Klapý – Lopatina, RBC Rieka Váh,
- RBC Biela voda, RBC Domanižanka, RBC Hričovský kanál, RBC Nosický kanál, RBC Papradnianka, RBC Manínsky potok, RBC Marikovský potok, RBC Mošteník, RBC Štrkovská

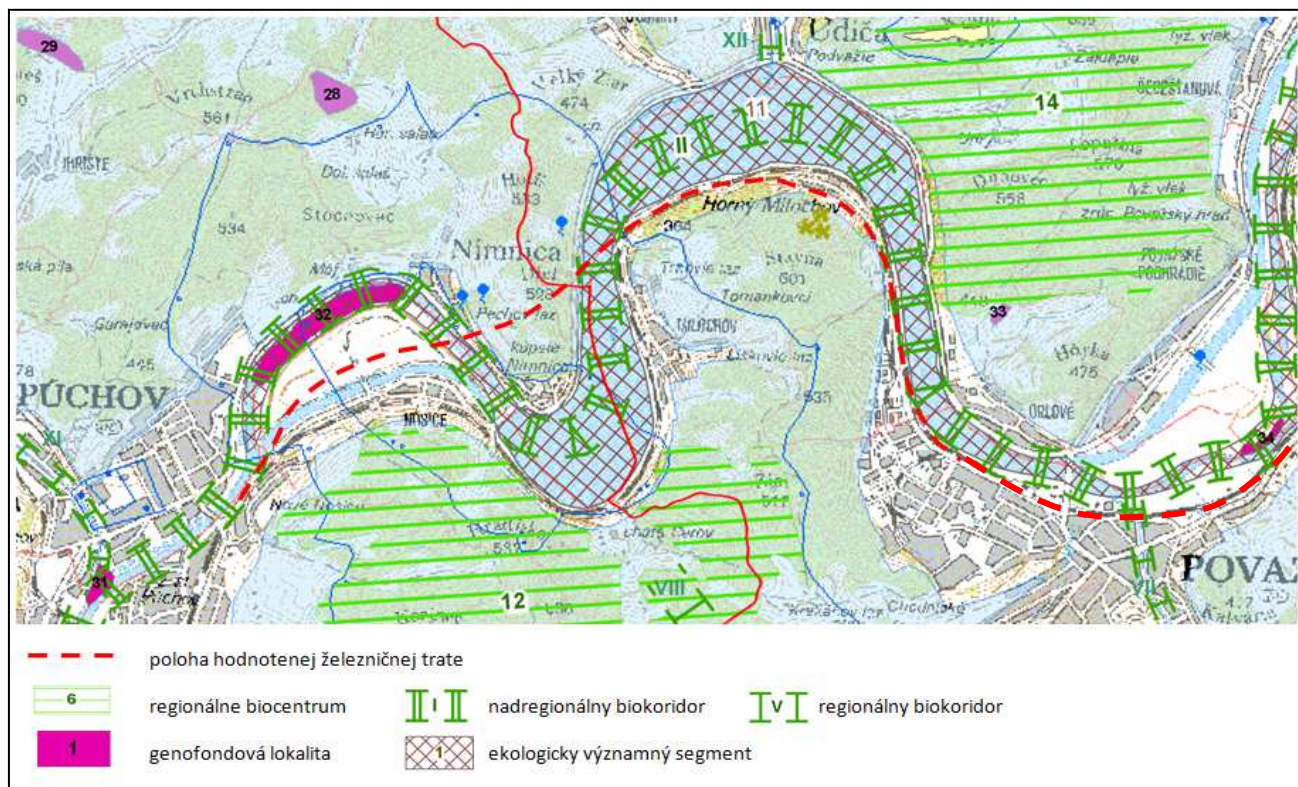
Prvky miestneho ÚSES:

- MBc Diel (k.ú. Nimnica), MBc Lachovec – Dubový háj (k.ú. Púchov),
- MBc Hôrka (k.ú. Milochovej), MBc Bukovina (k.ú. Milochovej), MBc Pod Chrast'ou (k.ú. Považská Teplá)

Genofondové lokality:

- GL Váh pod VN Nosice – ornitologická lokalita (k.ú. Nosice), GL Brezie – Močiare - liahnisko obojživelníkov, mokraďová vegetácia (k. ú. Nimnica), GL Orlové - reprodukčná lokalita obojživelníkov (k. ú. Orlové), GL Staré koryto Váhu - vzácne druhy hlodavcov (k. ú. Považská Bystrica), GL Sútok Bielej vody a Váhu (k.ú. Púchov), GL Pod Kopicami – reprodukčná lokalita obojživelníkov (k.ú. Plevník-Drienové)

Hodnotená činnosť zasahuje do viacerých zo spomenutých prvkov ÚSES, konkrétne do jedného prvku na národnej úrovni (nadregionálny biokoridor Váh) a do viacerých prvkov regionálnej úrovne (regionálne biocentrum Rieka Váh a regionálne biokoridory Nosický kanál, Domanižanka, Manínsky potok a Štrkovská) a miestnej úrovne (miestne biocentrá Diel a Pod Chrast'ou, genofondová lokalita Váh pod VN Nosice).



Obr. Regionálny územný systém ekologickej stability okresov Považská Bystrica a Púchov

6.8. Obyvateľstvo a osídlenie

Riešené územia sa rozprestiera v intenzívne urbanizovanej oblasti severozápadného Považia. Ťažiskom osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu je tzv. Žilinsko-martinské ťažisko tiahnuce sa od Žiliny cez Bytču, Kysucké Nové Mesto, Martin, Turčianske Teplice a Považskú Bystricu po Púchov. Územie leží na Považskej rozvojovej osi celoštátneho významu, ktorá sa tiahne od Bratislavy cez Trnavu a Považie až po Žilinu.

Hlavnými sídelnými centrami v riešenom území od Púchova po hranicu krajov TN/ZA sú mestá Považská Bystrica a Púchov. Obe sú okresnými mestami a sídlami okresných úradov, t.j. sú centrami osídlenia regionálneho významu. Ostatné dotknuté obce (Udiča, Nimnica a Plevník-Drienové) sú centrami osídlenia lokálneho významu, zabezpečujú základné vybavenie pre obyvateľov vo svojom spádovom území.

Základné demografické údaje zo SODB 2011 pre dotknuté obce sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách.

Počet obyvateľov podľa trvalého bydliska a ekonomickej aktivity:

Okres, obec	Trvale bývajúce obyvateľstvo			Podiel žien z trvale bývajúceho obyvateľstva (v %)	Hustota obyvateľstva (v ob/km ²)	Ekonomicky aktívne osoby			Podiel ekonomicky aktívnych z trvale bývajúceho obyvateľstva (v %)
	spolu	muži	ženy			spolu	muži	ženy	
Púchov	18 168	8 802	9 366	51,55	438,34	9 061	4873	4188	49,87
Nimnica	697	355	342	49,07	95,23	329	198	131	47,20
Okres Púchov	44 659	21 846	22 813	51,08	119,04	22043	12127	9916	49,36
Udiča	2 178	1 075	1 103	50,64	98,25	1028	577	451	47,20
Považská Bystrica	41 241	20 024	21 217	51,45	455,2	20893	11105	9788	50,66
Plevník – Drienové	1 588	773	815	51,32	122,24	785	438	347	49,43
Okres Považská Bystrica	63 550	31219	32331	50,87	137,23	31403	17143	14260	46,41

Zdroj: SODB 2011

Veková štruktúra obyvateľov:

Okres, obec	Trvale bývajúce obyvateľstvo vo veku							Podiel z trvale bývajúceho obyvateľstva vo veku (v %)		
	spolu	0-14	muži 15-59	ženy 15-54	muži 60+	ženy 55+	nezistenom	predproduk-tívnom	produk-tívnom	poproduk-tívnom
Púchov	18 168	2 523	4 972	5 489	1 214	2 641	1	13,9	74,7	11,4
Nimnica	697	124	236	181	57	99	0	17,8	69,4	12,8
Okres Púchov	44659	6368	15256	13067	3316	6651	1	14,2	72,8	13,0
Udiča	2 178	338	705	593	190	351	1	15,6	69,4	15,0
Pov. Bystrica	41 241	5 455	14 556	13 155	2 676	5 396	1	13,2	76,1	10,7
Plevník – Drienové	1 588	246	524	443	137	182	0	15,5	70,8	13,7
Okres Pov. Bystrica	63 550	8 775	22 222	19 294	4 508	8 746	5	13,8	74,0	12,2

Zdroj: SODB 2011

Osobitné postavenie v sídelnej štruktúre má obec Nimnica, ktorá sú najmladším slovenským kúpeľným miestom (založené v roku 1959). V kúpeľoch sa liečia choroby tráviaceho traktu a dýchacích ciest. Uznesením vlády SR z roku 1997 bol schválený štatút kúpeľného miesta Nimnica a bolo vyčlenené vnútorné kúpeľné územie pre lokalizáciu prírodných liečebných kúpeľov a doplnkových služieb pre kúpeľných hostí.

Z hľadiska zdravotného stavu obyvateľstva je v vývoj počtu zomretých a hrubej miery úmrtnosti v dotknutom kraji za posledných 10 rokov stabilný. Rovnako nenastali výrazné zmeny v štruktúre zomretých podľa hlavných príčin smrti. Hlavné príčiny úmrtia v kraji sa neodlišujú od príčin úmrtia najčastejších v rámci Slovenska. U mužov aj u žien bol zaznamenaný najväčší počet zomretých na choroby obehovej sústavy, druhou najčastejšou príčinou úmrtí sú nádorové ochorenia- V prvom prípade bol za posledných 10 rokov v kraji zaznamenaný mierny pokles počtu zomretých, u nádorových ochoreniach ako aj u chorôb dýchacej sústavy bol zaznamenaný mierny nárast zomretých. Pri iných príčin smrti neboli zaznamenané v kraji výraznejšie zmeny.

6.9. Hospodárske pomery

Dotknuté územie je súčasťou Trenčianskeho kraja, ktorý má z hľadiska ekonomickej štruktúry priemyselno-poľnohospodársky charakter.

Priemysel je v území zastúpení strojárstvom, elektrotechnikou, banským priemyslom, textilným a odevným priemyslom, sklárstvom, kožiarskym aj potravinárskym priemyslom. Významnými spoločnosťami v dotknutých okresoch Púchov a Považská Bystrica sú CS Cargo Slovakia Logistics s.r.o., Continental Matador Rubber s.r.o., Continental Matador Truck Tires s.r.o., CCN Group Slovakia s.r.o. a PSL a.s.

Poľnohospodárska pôda zaberá 2/5 Trenčianskeho kraja. Vzhľadom na rôzne pestovateľské podmienky sa rastlinná výroba v teplejších a nižšie položených častiach zameriava na produkciu jačmeňa, cukrovej repy a pšenice a vo vyšších polohách prevažne na zemiaky. So stúpajúcou nadmorskou výškou pribúdajú lúky a pasienky a s nimi spojený chov hovädzieho dobytku. Zastúpenie poľnohospodárskej pôdy v dotknutých obciach uvádza nasledujúca tabuľka.

Výmera poľnohospodárskej pôdy v dotknutých obciach v roku 2014:

Obec	Celková výmera obce	Poľnohosp. pôda spolu (ha)	Poľnohosp. pôda spolu (%)	Orná pôda	Chmelnice	Vinice	Záhrady	Ovocné sady	Trvalé trávne porasty
Púchov	4 127,03	1 293,48	31,34	330,73	0	0	109,182	53,27	800,30
Nimnica	735,61	216,95	29,49	21,50	0	0	21,05	3,35	171,04
Udiča	2 214,34	810,34	36,60	201,62	0	0	45,53	1,25	561,93
Považská Bystrica	9 055,55	3 021,65	33,37	1308,16	0	0	161,78	20,32	1 531,39
Plevník – Drienové	1 301,94	521,22	40,03	250,73	0	0	15,40	0,91	254,18

Zdroj: ŠÚ SR 2015

6.10. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V riešenom území nie je evidovaná žiadna registrovaná kultúrna pamiatka a nenachádza sa tam pamiatková zóna ani rezervácia. V širšom okolí sa v dotknutých katastrálnych územiach nachádzajú:

- k.ú. Považská Teplá: Socha a podstavec sv. Jána Nepomuckého
- k.ú. Považská Bystrica: Kaplnka sv. Heleny, Ústredná kaplnka a kaplnky krížovej cesty (1 - 12 zastavenie), Socha a podstavec Panny Márie, Hrádok Jelšové a Hrádok Ondrejová, kostol Navštívenia P. Márie, Vila rod. Milchovcov
- k.ú. Orlové: Balassovský kaštieľ s parkom, Mohylník Hôrka
- k.ú. Udiča: Hrádok Predná Hôrka, Pamätník obetiam II. sv. vojny, Rímsko-katolícka fara, Kostol sv. Matúša
- k.ú. Nosice: Hradisko Výšinné
- k.ú. Horné Kočkovce: Kaplnka Augustína Balogha, Farský kostol Všetkých svätých

Hodnotené územie je relatívne bohaté na rôzne archeologické nálezy, identifikované tu boli viaceré sídliská ľudu púchovskej kultúry z mladšej doby železnej (napr. v Považskej teplj – Oplzeň, západný svah Považského hradu, lokalita Pole medzi železničnou traťou a Nosickým kanálom a i.), strážno-obranné hradiská (hradisko na ľavom brehu Váhu), pohrebiská (mohylníky) zo slovanského obdobia (napr. v plochách Orlové – Hôrka, Považská Teplá – Vražiny a i.) a pod.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva

Všetky vplyvy, ktorých vznik sa predpokladá pri výstavbe a prevádzke stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, 1. Etapa, úsek Púchov – hranica krajov TN/ZA“ boli podrobne opísané v dokumentácii vypracovanej pre účely posudzovania vplyvov na životné prostredie:

- Zámer „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod.“ Reming Consult a.s., Bratislava, august 2005
- Správa o hodnotení „ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov TN/ZA“ Reming Consult a.s., Bratislava, júl 2006

Oproti variantom hodnoteným v rámci EIA nastali v priebehu spracovania projektovej dokumentácie určité zmeny. **Všetky zmeny navrhovanej činnosti sú umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a nepredstavuje zásah do území vyhlásených, resp. navrhovaných na ochranu v rámci národných chránených území a európskej siete NATURA 2000.** Vplyvy, ktoré budú vyvolané zmenou navrhovanej činnosti sú konkrétnejšie zhrnuté v nasledujúcich kapitolách.

1. Zmeny v staničení železničného koridoru

Zmeny v staničení trate sú dôsledkom postupu projekčných a realizačných prác modernizácie železničnej trate na úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov), na ktorý hodnotená časť trate priamo nadväzuje a potreby zosúladiť staničenie II. etapy modernizácie trate na úseku Považská Teplá – Žilina.

Uskutočnené zmeny v staničení železničného koridoru nebudú mať žiaden vplyv na zložky životného prostredia ani na dotknuté obyvateľstvo.

2. Zmeny smerového vedenia

Snaha optimalizácie križovania novej železničnej trate s vodnými tokmi a vyšší stupeň poznania geologického podložja kritických úsekov vedenia trasy viedli k návrhom zmien smerového vedenia. K nevýraznému odklonu od pôvodne posúdenej trate dochádza vo viacerých úsekoch (viď situácia), pričom tento sa pohybuje v desiatkach metrov. Najvýznamnejšie zmeny v odklone smerového vedenia v porovnaní s pôvodne posúdeným variantom nastali v úsekoch ostrova Nosice a tunela Milochovej (pôvodne tunel Stavná).

Zmena smerového vedenia trate bude mať porovnateľné vplyvy s pôvodným riešením ako na obyvateľstvo, tak na jednotlivé zložky životného prostredia. K nepriamym vplyvom zmien smerového vedenia patrí predĺženie tunela Milochovej o 580m (pôvodne tunel Stavná), čo má za následok nižší záber pôdy, elimináciu hlukových emisií, nižší bariérový efekt

a zásah do krajiny. Tieto vplyvy budú rozobraté v príslušnej kapitole venovaným zmenám tunelových objektov.

Z hľadiska vykonaných geotechnických prieskumov boli navrhnuté zmeny smerového vedenia trate z dôvodu prispôsobenia sa pôvodným oporným múrom.

Snahou optimalizácie trasovania trate bolo skrátenie premostenia vodných tokov, konkrétne boli skrátené kríženia s Nosickým kanálom a optimalizované kríženia s Nosickou priehradou a s rybníkmi v Považskej Teplej. Vplyvy zmien smerového vedenia na dotknuté povrchové toky a vodné plochy tak možno označiť za miernejšie ako vplyvy pôvodného trasovania posudzovaného v rámci EIA.

3. Zmeny v zastávkach

V pôvodnom návrhu činnosti sa uvažovalo so zachovaním všetkých zásavok a žel. staníc v celom modernizovanom úseku trate, z dôvodu zmeny jej trasovania došlo k preloženiu žel. zastávok Nosice a Milochov. Predkladaná zmena navrhovanej činnosti v tejto oblasti spočíva v

- miernom posune zastávky Nosice východným smerom,
- úplnom zrušení železničnej zastávky Milochov bez náhrady.

Vzhľadom na minimálny rozsah posunu zastávky Nosice smerom na východ nie je predpoklad žiadnych vplyvov tejto zmeny na životné prostredie, ktoré by boli rozsiahlejšie ako vplyvy preložky zastávky posúdené v procese EIA.

Dôvodmi pre zrušenie zastávky Milochov boli zlá dostupnosť zastávky vzhľadom na polohu obce Dolný Milochov a navrhovanej zastávky Milochov, komplikovanosť technického riešenia vzhľadom na stiesnené pomery v danej lokalite (svah) a vysoké náklady na jej vybudovanie. Ako náhrada za zrušenie železničnej zastávky bude na pôvodnom železničnom telese vybudovaná prístupová cestná komunikácia (SO 44.39.01.1), ktorá poskytne prepojenie mesta Púchov s Považskou Bystricou (k Považským strojárňam, priemyselnej zóne na severozápadnom okraji mesta) so zapojením Dolného a Horného Milochova. Táto cesta bude vedená v opustenom železničnom telese z Nosíc do Považskej Bystrice v nžkm 159,000 – 166,000. Pôjde o obojsmernú dvojpruhovú komunikáciu bez obmedzenia prístupu.

Navrhovaná zmena predstavuje riešenie s miernym účinkom na životné prostredie. Zrušením zastávky a jej nahradením cestnou komunikáciou je predpoklad mierneho zvýšenia množstva exhalátov znečisťujúcich ovzdušie dôsledkom nárastu využívania automobilovej dopravy v lokalite.

O zvýšení hluku sa neuvažuje, keďže cesta bude vedená v koridore súčasnej železničnej trate. Za najvýznamnejšie možno v tomto prípade vyhodnotiť socioekonomické vplyvy, konkrétne vplyvy na dopravnú situáciu a na pohodu a kvalitu života obyvateľov. Úplným zrušením zastávky sa zmení obsluha časti Milochov v Považskej Bystrici, obyvatelia nebudú mať možnosť priamo využívať služby železničnej dopravy v predmetnej mestskej časti, ale budú nútení využívať primárne cestnú dopravu (smer Považská Bystrica alebo smer Púchov). Dôsledkom tak môže byť zvýšenie finančných nákladov na cestovanie, aj vzhľadom na nemožnosť priameho využívania služby ZSSK - bezplatnej železničnej

dopravy pre vybrané skupiny obyvateľstva ZSSK platnej od 17. novembra 2014 na základe rozhodnutia vlády SR.

Vybudovanie komunikácie na opustenom železničnom telese medzi Považskou Bystricou a Púchovom bude naopak predstavovať prínos pre automobilovú dostupnosť a prepojenie územia.

4. Zmeny v tunelových objektoch

Výsledkom zmeny smerových pomerov železničnej trate bolo potrebné zmeniť dĺžky navrhovaných tunelových objektov, pričom ich počet zostáva zachovaný (2 objekty – tunel Diel a tunel Milochovo).

Zmeny v tunelových objektoch:

- predĺženie tunela Diel o 2 m (na 1 082 m),
- predĺženie tunela Stavná o 581 m (na 1 861 m) a premenovanie na tunel Milochovo.

Uvedená zmena nie je v kolízii so žiadnymi chránenými územiaми podľa národnej legislatívy ani nezasahuje do území siete Natura 2000. Vo všeobecnosti, zmena predstavuje riešenie s mierne navýšeným rozsahom účinkov na životné prostredie a obyvateľstvo v porovnaní s variantom posúdeným v procese EIA.

Predĺženie tunela Diel predstavuje len nepatrnú zmenu oproti pôvodnému posudzovanému variantu, vzhľadom na navrhovaný rozsah zmeny jeho dĺžky (2 m). Najvýraznejším vplyvom tejto zmeny je nepatrne väčší zásah do prvku miestneho územného systému ekologickej stability MBc Diel.

Významnejšou zmenou oproti pôvodne posúdenému variantu je návrh úpravy smerovania a dĺžky tunela Milochovo (pôvodný názov v procese EIA tunel Stavná). Navrhnuté je väčšie odklonenie trasovania tunela od pôvodne posúdeného návrhu smerom na juhozápad od MČ Považská Bystrica - Milochovo (časť Horný Milochovo) a od VN Nosice a jeho predĺženie o 581 m. Realizácia tunela si tak vyžiada rozsiahlejšie práce, tzn. výstavba bude vyžadovať väčší zásah do horninového prostredia, pri ktorom je okrem iných aj riziko aktivizácie svahových pohybov vzhľadom na výskyt stabilizovaných, potenciálnych aj aktívnych zosuvov v dotknutom území. Väčším rozsahom prác sa zvýši tiež riziko kontaminácie podzemných vôd v lokalite. Ako priaznivý vplyv možno vyhodnotiť nárast vzdialenosti trate od VN Nosice a toku Váhu, čím je znížené riziko kontaminácie povrchových vôd. Pozitívnymi dôsledkami posunu a predĺženia tunela sú tiež zníženie rozsahu potrebného výrubu drevín, zníženie fragmentácie prostredia a zmenšenie migračnej bariéry v území.

Čo sa týka vplyvov na obyvateľstvo, vzhľadom na väčšiu vzdialenosť trasy tunela od časti Horný Milochovo možno označiť zmenu ako pozitívnu z hľadiska pohody a kvality života obyvateľov dotknutej mestskej časti. Týmto riešením budú teleso trate a tunelová rúra spolu s portálmi presunuté do väčšej vzdialenosti od obývaných častí, čím sa znížia viaceré prevádzkové vplyvy trate ako úroveň hluku, úroveň vibrácií, vizuálny vplyv na krajinný obraz a pod.

5. Zmeny v mostných objektoch

Zmeny v riešení mostných objektov sú výsledkom zmien smerových pomerov železničnej trate a konzultácií uskutočnených v rámci procesov schvaľovania dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Ako súčasť predmetných zmien sú navrhnuté nové mostné objekty, zrušené niektoré objekty navrhované v pôvodnom zámere a u niektorých objektov zmenené stavebné riešenia.

Predmetné zmeny nie sú v kolízii so žiadnymi vyhlásenými chránenými územiami podľa národnej legislatívy ani s územiami európskej siete chránených území Natura 2000.

V tabuľke nižšie sú uvedené navrhované nové mostné objekty, ktoré neboli zahrnuté v dokumentácii posudzovanej v procese EIA:

Staničenie nžkm	Nové mostné objekty
159,329	Betónový železničný most (prepojenie územia rozdeleného železničným násypom) a mostné provizórium pre potreby výstavby premostenia Nosického kanála
159,630	Betónový železničný most (prepojenie územia rozdeleného železničným násypom)
159,928	Betónový železničný most (prepojenie územia rozdeleného železničným násypom)
160,342	Betónový železničný most (prepojenie územia rozdeleného železničným násypom)
160,769	Železobetónový podchod pre cestujúcich a verejnosť v oblasti zastávky Nosice
160,820	Závesná oceľová lávka pre peších ponad Nosický kanál v oblasti zastávky Nosice
163,190	Železničný most na premostenie cesty III. triedy
164,110	Železničný most ponad účelovú komunikáciu
169,470	Podchod pre verejnosť
172,683	Cestný nadjazd
172,944	Podchod pre cestujúcich v zastávke Považská Teplá
174,220	Železničný most na prevádzanie vody cez zemné teleso železnice

Naopak, nižšie uvedené mostné objekty boli posúdené v rámci vykonaného procesu EIA, ale v predkladanej zmene činnosti sa neuvažuje s ich realizáciou:

Staničenie nžkm	Zrušené mostné objekty
164,373	Železničný most
166,100	Železničný most
172,212	Železničný most cez rameno Váhu
173,258	Cestný nadjazd
177,735	Železničný most nad poľnou cestou

Zmeny v stavebnom riešení mostných objektov:

nžkm	Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
158,800	železničný most	cestný nadjazd
	kríženie cesty III. triedy a železnice	Zachovanie pôvodného trasovania
159,038	železničný most cez Nosický kanál	železničný most cez Nosický kanál
	4-poľový s 2 oceľovými predpoliami	6-poľový so 4 betónovými predpoliami
161,215	19-poľový železničný most cez Váh o dĺžke 900 m	5-poľový most cez Váh o dĺžke 292 m s lávkami pre peších a cyklistov od obce Nimnica na zastávku Nosice
162,806	železničný most ponad Nosickú priehradu, cestu II. triedy a cestu III. triedy	železničný most ponad Nosickú priehradu a cestu II. triedy

nžkm	Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
164,108	rekonštrukcia železničného mosta na premostenie cesty III. triedy	zmena železničného mosta na cestný most
169,268	rekonštrukcia železničného mosta cez potok Mošteník	výstavba železničného mosta s novou konštrukciou a nového cestného mosta cez potok Mošteník
169,820	rekonštrukcia železničného mosta cez potok Domanižanka	výstavba železničného mosta s novou konštrukciou a nového cestného mosta cez potok Domanižanka
170,546	výstavba cestného nadjazdu	výstavba cestného nadjazdu
	trojpoľový nadjazd	jednopoľový nadjazd
	podjazdná výška 6,3 m	podjazdná výška 6,97 m
171,530	12-poľový železničný most cez rameno Váhu o dĺžke 360 m	5-polový železničný most cez rameno Váhu o dĺžke 150 m
173,020	rekonštrukcia železničného mosta cez Manínsky potok	výstavba železničného mosta s novou konštrukciou a nového cestného mosta cez Manínsky potok
178,039	výstavba cestného nadjazdu	výstavba cestného nadjazdu
	trojpoľový nadjazd	štvopoľový nadjazd
	x	zvýšenie podjazdnej výšky na min. 6,75 m

Nové železničné mosty na prepojenie územia rozdeleného železničným násypom na ostrove Nosice

Nové mostné objekty (SO 44.33.12, SO 44.33.13, SO 44.33.14, SO 44.33.15) zlepšia prístup k pozemkom v danej lokalite a zároveň budú predstavovať zlepšenie prístupu k budúcemu rekreačne využívanému územiu, ako je lokalita funkčne určená platným územným plánom mesta Púchov. Navrhovaná výstavba bude mať nasledujúce predpokladané vplyvy:

- nepriaznivé vplyvy na horninové prostredie v miestach budovania pilierov,
- riziko kontaminácie horninového prostredia priamym zásahom stavebnou činnosťou, resp. nepriamym priesakom znečisťujúcich látok,
- vyššie riziko znečistenia ovzdušia v lokalite Nosického ostrova počas výstavby nových objektov (zvýšená prašnosť v území, vyššia intenzita pohybu stavebných prostriedkov, a i.),
- riziko kontaminácie povrchovej vody v toku Váhu a v Nosickom kanále počas výstavby objektov,
- zhoršenie kvality a ovplyvnenie režimu podzemnej vody najmä v období výstavby mostných objektov (pokles hladiny podzemnej vody príp. zmeny smeru jej prúdenia dôsledkom hĺbkového zakladania podpier, únik znečisťujúcich látok z havárií mechanizmov, znečistenie oplachovými vodami z údržby mechanizmov a pod.),
- riziko kontaminácie podzemných vôd počas prevádzky činnosti v dôsledku priesaku oplachových vôd z čistenia a údržby objektov,
- väčšie zábery pôdy,
- zväčšenie migračnej bariéry pre pohyb živočíšstva,

- zmena svetelných podmienok lokalít zatienením mostnými objektmi a následné zmeny v spoločenstvách rastlinných druhov,
- zmena krajinej štruktúry územia konverziou súčasných krajinných prvkov na zastavané antropogénne vytvorené prvky technickej a dopravnej infraštruktúry,
- zvýšenie prepojenosti územia a zníženie fragmentácie prostredia,
- zmena lokálneho krajinného obrazu pridaním nových štruktúrnych prvkov do krajiny.

Realizácia uvedených mostných objektov nie je v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami ani s územiami európskej siete NATURA 2000. Vzhľadom na doplnenie nových stavebných objektov do lokality oproti pôvodnému návrhu posúdenému v EIA, ktoré znamenajú rozsiahlejší zásah, možno vplyvy na územný systém ekologickej stability (genofondová lokalita Váh pod VN Nosice) vyhodnotiť ako mierne negatívnejšie.

Nové prístupy a prechody železničnej trate pre cestujúcich a verejnosť

Súčasťou navrhovanej zmeny je realizácia prístupov a prechodov trate pre cestujúcich a pre verejnosť. V mieste zastávky Nosice sú plánované podchod pre cestujúcich (SO 44.33.16) a závesná lávka ponad Nosický kanál ako prístup k zastávke pre peších a pre záchranné zložky (SO 44.33.17). Nové pochody pre verejnosť sú plánované aj v Považskej Bystrici (SO 45.33.16) a v zastávke Považská Teplá (SO 47.33.12).

S výstavbou daných objektov súvisí potreba zásahov do horninového prostredia dotknutého územia, čím sa zvýši riziko jeho nožnej kontaminácie v dôsledku nepredvídateľných udalostí alebo havárií. Zároveň sa v súvislosti s vykonávanými stavebnými prácami zvýši možnosť kontaminácie podzemných vôd v dotknutých lokalitách. Uvedené možné negatívne vplyvy sú však charakteru rizika a sú obmedzené na etapu realizácie objektov. Výstavba mostných objektov nie je v dotyku s vyhlásenými chránenými územiami ani s územiami európskej siete chránených území NATURA 2000.

Z hľadiska ich socioekonomických vplyvov budú v etape výstavby potrebné vyššie investičné náklady a etapa prevádzky činnosti si vyžiada vyššie prevádzkové náklady na zabezpečenie chodu uvedených objektov. Vo výsledku sa však vybudovaním nových prístupov pre verejnosť skvalitní prístup k cestujúcim k železničným zastávkam, značne zvýši bezpečnosť prechodov a zabezpečí lepšia priechodnosť územia zasiahnutého výstavbou trate. Z tohto pohľadu možno označiť vplyvy uvedených zmien počas prevádzky činnosti na obyvateľstvo, dopravu a pohodu a kvalitu života za priaznivé.

Nové železničné mosty

Ďalšie nové mostné objekty (SO 44.33.21.2, SO 44.33.23, SO 47.33.14) sú plánované z dôvodu potreby premostenia cestných komunikácií, vodnej nádrže alebo potreby prevádzkania vody cez zemné teleso železnice.

Realizácia týchto objektov bude zdrojom viacerých negatívnych vplyvov na životné prostredie, najmä vplyvov na horninové prostredie (zakladanie objektov), pôdy (záber pôdy), vody (riziko kontaminácie vôd únikom znečisťujúcich látok alebo ich priesakom v dôsledku nepredvídanej udalosti), ovzdušie (zvýšená prašnosť a koncentrácia exhalátov dôsledkom

zvýšenej dopravy), biotu (deštrukcia, resp. degradácia vegetačného krytu v miestach zakladania objektov, vyrušovanie živočíšnych druhov zvýšeným hlukom a pod.) aj na pohodu a kvalitu života obyvateľov (zvýšené prejazdy automobilov a stavebných mechanizmov územím, zvýšená hlučnosť, prašnosť, príp. obmedzenia cestnej premávky a pod.). Tieto vplyvy však budú len dočasného charakteru a ich priame pôsobenie bude obmedzené na lokality priamo zasiahnuté výstavbou. Samotné stavebné objekty nie sú v dotyku so žiadnym chráneným územím v zmysle platného zákona o ochrane prírody a krajiny, ani s územím zaradeným do siete Natura 2000. Takéto územia sa nenachádzajú ani v ich blízkosti.

V etape prevádzky nových mostných objektov budú nad vplyvmi negatívnymi (bariérový efekt pre migráciu živočíšstva, zatienenie biotopov situovaných pod objektmi, zmena krajinného obrazu pridaním technických prvkov do územia a i.) prevyšovať ich pozitívne vplyvy (na dopravu v území, vzájomnú prepojenosť a dostupnosť sídel, zvýšenú kvalitu a bezpečnosť cestovania železničnou dopravou, zvýšená bezpečnosť cestnej dopravy zrušením úrovňových križovaní a pod.).

Nový cestný nadjazd

V nžkm 164,108 bola v pôvodnom zámere plánovaná rekonštrukcia železničného mosta pri západnom portáli tunela Miločov, namiesto ktorej sa v rámci navrhovaných zmien uvažuje vybudovať cestný nadjazd (SO 47.33.11). Dôvodom sú najmä nevyhovujúci technický stav súčasného mosta a snaha o zníženie investičných nákladov.

Fáza výstavby nadjazdu bude mať rozsiahlejšie vplyvy na životné prostredie ako pôvodne plánovaná rekonštrukcia existujúceho mosta. Pôjde predovšetkým o nové zásahy do horninového podložia z dôvodu zakladania mostnej konštrukcie, zábery pôdy, príp. deštrukcia súčasného vegetačného pokryvu. Vzhľadom na absenciu obytnej zóny v dotknutej lokalite možno vplyvy na obyvateľstvo v tejto fáze považovať za zanedbateľné. Počas prevádzky objektu možno vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo označiť ako porovnateľné, vzhľadom na veľmi príbuzný charakter objektov (porovnateľné riziko znečistenia podzemných a povrchových vôd, zostáva bariérový efekt pre migráciu druhov, nemení sa krajinná štruktúra ani lokálny krajinný obraz a pod.).

Cestný nadjazd zabezpečí križovanie cestnej komunikácie so železničnou traťou mimoúrovňovo, čím sa zvýši bezpečnosť cestnej i železničnej dopravy v predmetnom úseku, t.j. bezpečnosť cestujúcej verejnosti. Taktiež sa zabezpečí plynulosť cestnej premávky. Vplyvy na dopravu a na pohodu a kvalitu života obyvateľov tak možno označiť za pozitívne.

Zrušené objekty

Zmeny smerového vedenia trate a bližšie poznanie geologických charakteristík dotknutého územia boli dôvodom pre zmenu smerového vedenia železničnej trate a zmeny v návrhových riešeniach súvisiacich objektov. Viaceré objekty plánované v pôvodnom riešení činnosti v Správe o hodnotení preto neboli premietnuté do súčasného návrhu trate, t.j. neuvažuje sa s ich realizáciou. Konkrétne ide o objekty štyroch železničných mostov a jedného cestného nadjazdu, ich funkcie preberú iné objekty.

Keďže navrhované zmeny neuvažujú s realizáciu uvedených objektov, nebudú zdrojom žiadnych vplyvov na životné prostredie a zdravie ľudí hodnotených v pôvodnom procese EIA. Funkcie týchto objektov budú prenesené na iné objekty, ktorých vplyvy sú vyhodnotené v ďalších častiach oznámenia.

Zmeny v riešení objektov

V pôvodne posúdenom návrhu bol plánovaný železničný most v nžkm 158,8, ktorý sa v predkladanej zmene navrhuje riešiť ako cestný nadjazd (SO 44.33.10). Dôvodmi pre zvolené riešenie sú predovšetkým zníženie investičných nákladov a zjednodušenie technického riešenia a údržby daného objektu. Dôsledkami tohto návrhu z hľadiska vplyvov na životné prostredie budú zvýšená úroveň hluku a vypúšťaných exhalátov z automobilovej premávky priamo v dotknutej lokalite. Vplyvy zmeny činnosti ako záber pôdy, bariérový efekt, zmena krajinného obrazu, zmena krajinej štruktúry, a pod. budú porovnateľné s vplyvmi identifikovanými pre pôvodne posúdený variant.

Pre plánovaný železničný most ponad Nosický kanál (SO 44.33.11) je navrhovaná zmena konštrukčného riešenia, rovnako pre cestný nadjazd (SO 46.33.12). Železničný most ponad Nosickú priehradu (SO 44.33.21.1) bude po oboch stranách doplnený o lávky pre peších, cyklistov a údržbu. Rovnako železničný most cez Váh (SO 44.33.18) bude doplnený o tieto prístupy z obce Nimnica po zastávku Nosice, zároveň je navrhnutá zmena jeho konštrukcie a skrátenie na 292 m. Obdobne je to zo železničným mostom cez rameno Váhu (objekt č. 212), ktorý bude skrátený na 150 m, tzn. je navrhnutá zmena jeho stavebného prevedenia. Pre most cez potok Mošteník (SO 45.33.13) sa plánuje nielen nové konštrukčné riešenie ale i napojenie na nový cestný most cez daný potok (SO 45.33.14), rovnako tak pre mosty cez potok Domanižanka (SO 46.33.10 a SO 46.33.11) a cez Manínsky potok (SO 47.33.13 a SO 47.33.15). Konštrukčná zmena je navrhnutá aj pre cestný nadjazd SO 48.33.11, pri ktorom sa zároveň zvýši aj jeho podjazdná výška.

Snahou všetkých uvedených zmien je skvalitnenie dopravnej prepojenosti územia dotknutého modernizáciou železničnej trate. Z hľadiska rozsahu celkovej realizácie navrhovanej činnosti nie je predpoklad, že uvedené zmeny budú predstavovať iný charakter vplyvov než aký bol vyhodnotený vo vykonanom posúdení v rámci EIA. Zmení sa len rozsah a intenzita týchto vplyvov.

6. Zmeny v oporných konštrukciách

Návrhy nových oporných konštrukcií sú výsledkom detailnejšieho poznania geotechnických charakteristík dotknutých lokalít a tiež dispozičných možností pôvodného železničného telesa v kritických úsekoch.

V tabuľke sú uvedené nové oporné konštrukcie, ktoré neboli zahrnuté v dokumentácii posudzovanej v procese EIA:

Staničenie nžkm	Nové oporné konštrukcie
163,340 – 164,100	Zárubný múr o dĺžke 865 m
164,118 – 164,213	Oporný múr o dĺžke 94 m
167,180 – 168,220	Oporný múr o dĺžke 1 020 m

Staničenie nžkm	Nové oporné konštrukcie
173,800 – 174,180	Zárubný múr o dĺžke 380 m
176,611 – 176,873	Zárubný múr o dĺžke 262 m

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, tieto sú rovnaké ako vplyvy oporných konštrukcií posúdených v rámci pôvodného zámeru, avšak vzhľadom na navýšenie týchto objektov možno predpokladať, že dané vplyvy, či už pozitívne alebo negatívne, budú rozsiahlejšie, resp. intenzívnejšie. Za najvýznamnejšie vplyvy možno považovať vplyvy na horninové prostredie a vplyvy na lokálny krajinný obraz. Vplyvy na dopravu a na obyvateľstvo možno označiť ako priaznivé - realizácia oporných konštrukcií spevní dotknuté svahy, čím zníži riziko spustenia svahových procesov a tým výrazne zvýši bezpečnosť prevádzky železničnej trate, resp. bezpečnosť cestujúcich.

7. Zmeny v objektoch cestných komunikácií

Navrhované zmeny trasovania železničnej trate a zrušenia úrovňových železničných priecestí vyvolali potrebu prepracovať preložky cestných komunikácií a napojenia všetkých potrebných lokalít.

Zmeny riešení komunikácií a súvisiacich križovatiek:

Typ	nžkm	Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
križovatka	158,800	úprava cesty III. triedy	úprava cesty III. triedy
		mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou	mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou cestného nadjazdu nad žel. traťou
križovatka	159,329	úprava účelovej komunikácie	úprava účelovej komunikácie
		jednopruhová s výhybňami	jednopruhová s výhybňami
		mimoúrovňové kríženie s novou žel. traťou	mimoúrovňové kríženie s novou žel. traťou
		x	zmena polohy
úsek	160,365 – 160,965	nová prístupová komunikácia k zastávke Nosice	nová prístupová komunikácia k zastávke Nosice
		jednopruhová s výhybňami	jednopruhová s výhybňami
		x	zmena polohy
križovatka	161,333	úprava cestnej komunikácie II/507	úprava cestnej komunikácie II/507
		mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou	mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou
		x	úprava prístupovej komunikácie k priehradnému múru
úsek	159,000 – 166,000	nová cestná komunikácia	nová cestná komunikácia
		prepojenie mesta Púchov s obcou Dolný Milochov	prepojenie mesta Púchov s Považskou Bystricou so zapojením Dolného a Horného Milochova
		x	trasa cesty v opustenom železničnom telese
križovatka	163,189	úprava cestnej komunikácie III. triedy	úprava cestnej komunikácie III. triedy
		mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou	mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou
		x	zmena trasovania
križovatka	164,100	úprava cestnej komunikácie III. triedy	úprava cestnej komunikácie III. triedy

Typ	nžkm	Pôvodné riešenie v procese EIA	Zmena navrhovanej činnosti
		mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou	mimoúrovňové kríženie s novou cestnou komunikáciou
		x	zmena trasovania
úsek	166,000 – 166,600	úprava cestnej komunikácie III. triedy	úprava cestnej komunikácie III. triedy
		mimoúrovňové kríženie so žel. traťou pomocou žel. mosta nad cestou	mimoúrovňové kríženie s novou cestnou komunikáciou ponad tunelovú rúru železnice
		x	zmena trasovania
úsek	169,230 – 171,190	preložka obslužnej komunikácie	preložka obslužnej komunikácie
		jednopruhová s výhybňami	jednopruhová s výhybňami
		mimoúrovňové križovanie cestným nadjazdom	mimoúrovňové križovanie cestným nadjazdom
		x	zmena rozsahu – predĺženie
križovatka	173,000	x	rekonštrukcia existujúceho chodníka (prístup cestujúcich z obce Považská Teplá na zastávku)
križovatka	177,733	mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou cestného nadjazdu	mimoúrovňové kríženie so železničnou traťou pomocou cestného nadjazdu
		x	rozšírenie rozsahu a dĺžky prístupovej komunikácie

V návrhu činnosti sa uvažuje s preložkou cesty III. triedy v Púchove na cestnom nadjazde z dôvodu kríženia železničnej trate s cestnou komunikáciou (SO 44.38.01); vybudovaním poľnej spevnenej cesty na ostrove Nosice pod navrhovaným železničným mostom (SO 44.38.02); vytvorením poľnej cesty na ostrove Nosice kvôli prepojeniu územia obce so zastávkou Nosice (SO 44.38.04); obnovou cesty do pôvodného stavu zničenej výstavbou mosta (SO 44.38.05); vybudovaním novej cestnej komunikácie v telese starej (pôvodnej) železničnej trate (SO 44.39.01.1); preložkou cesty III. triedy v k.ú. Milochovej smerom do Považskej Bystrice, ktorá pôvodne viedla vedľa žel. trate po moste ponad priehradu a ponad cestu (SO 44.38.10.1); úpravou cesty III. triedy medzi starou a novou žel. traťou cez násyp starej trate severne od vstupu do tunela Milochovej (SO 44.38.10.2); preložkou cesty III. triedy ponad tunelovú rúru tunela Milochovej v súbehu s traťou (SO 44.38.16); vybudovaním náhradnej obslužnej cesty v Považskej Bystrici z dôvodu zrušenia súčasnej cesty predĺžením trate (SO 46.38.01); rekonštrukciou prístupového chodníka v žst. Považská Teplá s nástupiskom (SO 47.38.06) a vytvorením prístupovej komunikácie k rybníkom v Považskej Teplej ako náhrada za zrušenú cestu (SO 48.38.02).

Uvedené zmeny navrhovanej činnosti budú zdrojom porovnateľných vplyvov na životné prostredie, ako boli posúdené v pôvodnom návrhu činnosti. Táto skutočnosť vyplýva z charakteru daných zmien, tzn. ide predovšetkým o zmeny pôvodne navrhovanej polohy.

Ako významný pozitívny vplyv na obyvateľstvo možno označiť návrh rozšírenia novej cestnej komunikácie prepájajúcej Púchov s Považskou Bystricou, ktorá bude vedená v opustenom železničnom telese. Prerozdelenie dopravy na dotknutej cestnej sieti bude mať za následok viacero pozitívnych vplyvov na pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov v častiach Horný a Dolný Milochovej (zníženie intenzity dopravy z miestnych komunikácií jej

odklonom, zníženie hlukovej záťaže v dotknutých obciach a mestských častiach, zvýšenie bezpečnosti užívateľov a pod.) a tiež na sídla a na dopravnú situáciu (zvýšenie prepojenosti územia, navýšenie možností spôsobov cestovania v lokalite, zabezpečenie rozloženia dopravnej záťaže miestnych komunikácií, zníženie tlaku na kvalitu vozovky miestnych komunikácií).

Keďže nová komunikácia z dôvodu výrazného skrátenia spojenia medzi Púchovom a Považskou Bystricou má tendenciu stiahnuť dopravu z cesty II/517, bude doprava na nej obmedzená pre nákladnú dopravu a pre tranzitnú diaľkovú dopravu. Služiť by mala len pre účely zásobovania, obsluhu územia, prístup miestnych obyvateľov, novú autobusovú linku pre spojenie Púchova a Považskej Bystrice.

Vybudovaním tejto komunikácie vzniká paralelné prepojenie obcí novou cestou III. triedy a miestnou komunikáciou. To ponúka aj alternatívu budovania cyklistických trás. Ďalšie možnosti rozvoja cyklistických trás sú v prepojení týchto cestných komunikácií s mostnými objektami železnice (most cez Nosickú priehradu, most cez Váh, lávka cez Nosický kanál), ktorých súčasťou sú aj lávky pre peších a cyklistov a spájajú obce na oboch brehoch Váhu, resp. Nosickej priehrady (kúpele Nimnica, Horný a Dolný Milochov, Nosice,...).

Návrhy nových komunikácií:

Staničenie nžkm	Nové cestné komunikácie
159,375 – 160,362	nová komunikácia – prístup k železničným mostom na ostrove Nosice
161,390	nová komunikácia – prístup k západnému portálu tunela Diel
162,485	nová komunikácia – prístup k východnému portálu tunela Diel
164,100	nová komunikácia – prístup k západnému portálu tunela Milochov
165,935	zárodok novej komunikácie – podľa ÚP Považská Bystrica MZ 8/60
166,000	nová komunikácia – prístup k východnému portálu tunela Milochov
171,500 – 172,310	nová komunikácia – prístup pre údržbu objektov železničného spodku
172,050 – 172,344	nová komunikácia – prístup pre údržbu objektov železničného spodku
172,345 – 173,020	nová komunikácia – prístup do lokality (náhrada za zrušené priecestie)

Dôvodom návrhov nových cestných komunikácií je zabezpečenie plnej obslužnosti území zasiahnutých modernizáciou železničnej trate v úseku Púchov – hranica krajov TN/ZA, resp. navrhnutými zmenami v jej realizácii. Nové spevnené cesty umožňujú bezproblémový prístup obsluhy, údržby a v prípade potreby tiež záchranných zložiek k niektorým novým objektom. Súčasťou návrhov zmien činnosti sú spevnená cesta zabezpečujúca prístup na ostrov Nosice (SO 44.38.03), prístupy k tunelovým portálom (SO 44.38.07, SO 44.38.08; SO 44.38.14 a SO 44.38.15), napojenie areálu Považských strojární (SO 44.38.17), vybudovanie novej komunikácie pre údržbu objektov v Považskej Teplej (SO 47.38.01), prístupy k vodným plochám v Považskej Teplej (SO 47.38.02) a prístup k stanici Považská Teplá (SO 47.38.03).

Výstavba aj prevádzka uvedených cestných komunikácií budú zdrojom rovnakých vplyvov, ako boli identifikované v pôvodnom zámere pri výstavbe a prevádzke Ďalších navrhovaných ciest. Rozdielom je rozšírenie týchto vplyvov do nových lokalít. Žiadna z novo navrhovaných cestných komunikácií nie je v dotyku s chránenými územiaми, takéto sa v ich blízkosti ani nenachádzajú.

Nové negatívne vplyvy vzniknú dôsledkom návrhu trasovania cestnej komunikácie na násypoch cez dve vodné plochy v Považskej Teplej. Výsledkom takéhoto priameho križovania vodných plôch je vytvorenie trvalej bariéry pre migráciu druhov, zvýšenie rizika kontaminácie povrchových vôd dôsledkom prevádzky trate, zásadná zmena krajinnej štruktúry a lokálneho krajinného obrazu či zamedzenie možnosti niektorých foriem rekreácie miestnych obyvateľov.

Návrhy nových križovatiek:

Staničenie nžkm	Nové križovatky
172,683	nová križovatka na ceste I/64 (náhrada za zrušené priecestie)

Na ceste I. triedy je na území Považskej Bystrice plánované vybudovanie novej križovatky (SO 47.38.04) z dôvodu zmeny trasovania trate v tomto úseku a za účelom potreby napojenia územia na nové teleso železničnej trate a vytvorenia prístupu k žst. Považská Teplá.

Navrhovaná aktivita bude zdrojom viacerých negatívnych vplyvov na životné prostredie, ako sú trvalý záber pôdy a jej konverzia na zastavané plochy, vytvorenie migračnej bariéry, zmena krajinnej štruktúry, značná zmena krajinného obrazu lokality, deštrukcia zasiahnutých biotopov a degradácia biotopov v bezprostrednej blízkosti križovatky, vyššia úroveň hluku v území zvýšeným prejazdom vozidiel a i.

Úseky a križovatky, ktoré boli v rámci vykonaného EIA posúdené, ale v projekte sa ďalej s nimi neuvažuje:

Staničenie nžkm	Zrušené úseky a križovatky
161,070	úprava účelovej komunikácie, mimoúrovňové kríženie s novou žel. traťou
173,258	úprava cestnej komunikácie, mimoúrovňové kríženie so žel. traťou cestným nadjazdom
178,039	úprava cestnej komunikácie, mimoúrovňové kríženie so žel. traťou žel. mostom na cestou

Zmena navrhovanej činnosti neuvažuje s realizáciou úprav uvedených cestných komunikácií, keďže tieto sú viazané na zmenu trasovania trate a tiež na iné zrušené objekty.

Predmetná skutočnosť nebude zdrojom priamych vplyvov na životné prostredie alebo na dotknuté obyvateľstvo. Nerealizácia uvedených úprav ciest môže byť označená ako dôvod zníženia, resp. zmiernenia nepriaznivých dopadov činnosti na dotknuté územie, keďže pôvodný rozsah posúdených vplyvov bude o vplyvy realizácie a prevádzky týchto troch objektov nižší. Keďže však funkciu týchto objektov prevzali objekty iné, resp. novo navrhované, nemožno hovoriť o významných vplyvoch.

8. Zmeny v objektoch úprav vodných tokov

Návrh nového oporného múru v sžkm 171,000 v Považskej Bystrici viedol k zmene zásahu do koryta rieky Váh prostredníctvom zníženia územných nárokov daného objektu (oporný múr) oproti pôvodne navrhovanému riešeniu (zemný násyp). I keď dĺžka zásahu zostáva rovnaká ako bola pôvodne posúdená (400 m), znížením územných nárokov stavebného objektu na koryto Váhu sa zníži aj nepriaznivý zásah do toku, jeho koryta a priľahlých brehových porastov. Z uvedených dôvodov možno hodnotenú zmenu označiť

ako činnosť s miernejšími vplyvmi na dotknutú krajinnú zložku, ako mal pôvodne posúdený návrh.

9. Zmeny v umiestnené protihlukových stien

Rozdiely v návrhoch protihlukových stien uvádzané v predkladanom oznámení súvisia s viacerými faktormi, konkrétne so zmenami právnych predpisov definujúcich prípustné hladiny hluku v životnom prostredí v priebehu projektovej prípravy činnosti, zmenami smerového vedenia trate a so spresnením terénnych pomerov.

Zmena legislatívy spôsobila znížené nároky na maximálnu úroveň hlukových emisií v nočnú dobu spôsobované železničnou dopravou (pôvodná maximálna hodnota L_{aeq} ekvival. 50 dB sa zmenila na prípustnú hodnotu 55 dB), preto rozsah inštalovaných protihlukových stien bude nižší, čo bude napriek dosiahnutým hygienickým limitom predstavovať mierne zhoršenie hlukových pomerov pre dotknutú verejnosť.

Vzhľadom na značné skrátenie pôvodne plánovaných úsekov inštalácie protihlukových stien možno konštatovať, že v navrhovanom riešení budú nepriaznivé vplyvy objektov na krajinný obraz značne miernejšie, než ako boli v pôvodne posúdenom zámere.

10. Zmeny v oznamovacom zariadení, el. rozvodoch a ostatných inžinierskych siet'ach

Keďže pôvodne posúdená dokumentácia k pripravovanej činnosti bola riešená v predprojektovom stupni, nebolo možné detailnejšie odhadnúť rozsah potrebných rozvodov, oznamovacích zariadení, preložiek a zmien inžinierskych sietí a pod. Uvádzaný zoznam prevádzkových súborov a stavebných zoznamov je tak len výsledkom vyššieho stupňa poznania dotknutého územia a nárokov činnosti.

Medzi uvádzanými stavebnými objektmi a opornými konštrukciami bolo riešené len nepatrné množstvo zmien, ktoré spočívajú najmä v optimalizácii trasovania káblov a ich súvisiacich preložkách a drobných úpravách. Vzhľadom na potrebu ich riešenia pre optimálne fungovanie navrhovanej činnosti možno hovoriť o pozitívnom ovplyvnení receptora doprava a zároveň o pozitívnom vplyve na dotknuté obyvateľstvo a cestujúcich vzhľadom na zvýšenie bezpečnosti dopravy na trati.

11. Zmeny v únikových štôlnach

V pôvodne posudzovanom návrhu modernizácie žel. trate neboli riešené únikové štôlne. V predkladanom Oznámení o zmene sú navrhované pre oba plánované tunelové objekty únikové štôlne z dôvodu zaistenia vyššej bezpečnosti ich prevádzky.

Pri komparácii s pôvodne posúdeným návrhom možno hovoriť o zvýšený negatívnych vplyvov na dotknuté životné prostredie, keďže únikové štôlne majú svoje priestorové nároky. Realizácia týchto plôch zvýši potreby záberu pôdy a zásahu do horninového prostredia, navýši rozsah odstránenia vegetačného krytu na priamo dotknutých pozemkoch, zmení súčasnú krajinnú štruktúru pozemkov a tiež ich funkčné využívanie a významne ovplyvní krajinný

obraz v blízkom okolí týchto plôch. Oproti pôvodne posúdenému návrhu však možno hovoriť najmä o priaznivých vplyvoch na dopravu a na cestujúcich (zvýšenie bezpečnosti prevádzky tunelov).

12. Zmeny v dielenskej technológii

Zmenou v pripravovanom projekte oproti pôvodnému posúdenému návrhu v oblasti dielenských technológií je doplnenie nových prevádzkových súborov, konkrétne náhradných prúdových zdrojov a výťahov pre cestujúcich.

Prítomnosť náhradných prúdových zdrojov zvýši bezpečnosť prevádzky na trati, tzn. pozitívne bude vplyvať na dopravu a jej plynulosť v prípade výpadkov el. prúdu a tiež na bezpečnosť cestujúcich.

Doplnenie výťahov v žst. Považská Bystrica značne zvýši komfort cestujúcich, rovnako tiež umožní priamy prístup na stanicu imobilným cestujúcim.

13. Zmeny v silnoprúdovej technológii

Hodnotenými zmenami oproti pôvodne posúdenému návrhu sú realizácia dvoch nových transformovní a rekonštrukcia existujúcej trafostanice. Dôvodom pre tieto zmeny je vyššie poznanie energetických nárokov plánovaných stavebných objektov a prevádzkových súborov.

Z pohľadu vplyvu na životné prostredie okrem zvýšených územných nárokov nepredpokladáme negatívne vplyvy.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

1. Základné údaje o navrhovateľovi

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
IČO 31 364 501
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

2. Názov zmeny navrhovanej činnosti

ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, úsek Púchov -
hranica krajov Trenčín a Žilina

3. Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti

Kraj	Okres	Obec	Katastrálne územie	
Trenčiansky	Púchov	Púchov	Horné Kočkovce	
			Nosice	
		Nimnica	Nimnica	
	Považská Bystrica	Udiča	Udiča	
		Považská Bystrica		Milochov
				Orlové
				Považská Bystrica
				Považská Teplá (MČ)
			Plevník - Drienové	Plevník - Drienové

4. Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti

Hodnotenie zmien navrhovanej činnosti sa vykonáva v kontexte zmien technického riešenia modernizácie žel. trate, ktoré boli navrhnuté od pôvodného posúdenia v roku 2006. Trasa železničnej trate bola modifikovaná smerovo, čo malo za následok viaceré zmeny súvisiacich objektov:

1. Zmeny v staničení železničného koridoru
(dôsledok napojenia na nadväzujúce traťové úseky)
2. Zmeny smerového vedenia železničnej trate v niektorých úsekoch
(dôsledok optimalizácie križovania novej železničnej trate s vodnými tokmi a tiež vyššieho poznania geologického podložja)
3. Zmeny v zastávkach
(dôvodmi sú zmeny smerového vedenia trate a komplikované technické riešenie, zlá dostupnosť pre obyvateľov a vysoké náklady u zastávky Milochov)
4. Zmeny dĺžok a trasovania tunelových objektov

(dôsledok zmeny smerových pomerov trate)

5. Zmeny v riešení mostných objektov: návrhy výstavby nových mostov, resp. zrušenie výstavby niektorých navrhovaných mostných objektov, návrhy nových nadjazdov a podchodov, zmeny premostenia niektorých lokalít

(dôsledok zmeny smerových pomerov trate a vyššieho poznania územia)

6. Doplnenie nových oporných konštrukcií, t.j. zárubných a oporných múrov

(dôsledok vyššieho stupňa poznania geotechnických charakteristík lokalít)

7. Prepracovanie preložiek cestných komunikácií: zmeny križovania ciest a železničnej trate, zmeny polôh ciest, vybudovanie nových prístupových komunikácií

(dôsledok zrušenia úrovňových železničných priecestí)

8. Zmeny v zásahu do koryta rieky Váh

(dôsledok zmeny násypu na oporný múr)

9. Zmeny inštalácie protihlukových stien

(dôsledok zmeny právnych predpisov, smerového vedenia trate a vyššieho poznania územia)

10. Zmeny v oznamovacom zariadení, el. rozvodoch a ostatných inž. sieťach

(dôsledok vyššieho poznania projektu)

11. Zmeny v únikových štôľňach

(dôsledok snahy zaistiť vyššiu bezpečnosť prevádzky plánovaných tunelov)

12. Zmeny v dielenskej technológii

(dôsledok snahy o zabezpečenie vyššej bezpečnosti prevádzky trate)

13. Zmeny v silnoprúdovej technológii

(dôsledok vyššieho poznania energetických nárokov plánovaných objektov).

Navrhované zmeny činnosti vychádzajú z vyššieho stupňa poznania dotknutého územia, tzn. z prieskumov, ktoré boli realizované v súvislosti s prípravou dokumentácie pre ďalšie stupne povoľovania činnosti (základný biologický prieskum v zmysle záverečného stanoviska; geotechnický prieskum podvalového podložia v traťovom úseku, terénne dynamické penetračné skúšky, test pevnosti hornín pri bodovom zaťažení, hluková štúdia, inventarizácia a spoločenské hodnotenie drevín rastúcich mimo les, podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a hydrogeologický a geotechnický monitoring, odborné posúdenie PD z hľadiska zámeru Vážska vodná cesta, stavebnotechnický prieskum viacerých stavebných objektov a hydrotechnický výpočet priebehu hladín na Váhu).

5. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstvo vrátane vplyvov kumulatívnych

Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

Čo sa týka požiadaviek na vstupy činnosti patrí k najvýznamnejším zmenám činnosti oproti pôvodne posúdenému návrhu zvýšenie potrebného záberu pôdy, pričom bude potrebný záber pôdy poľnohospodárskej, nepoľnohospodárskej aj lesnej a bude sa jednať o trvalé aj dočasné zábery. Vyššie nároky na pôdy sú dôsledkom bližšieho poznania dotknutého územia prostredníctvom digitálneho modelu terénu, doplnením návrhov nových cestných komunikácií a zmenou niektorých technických riešení (zmena estakády na ostrove Nosice na vedenie trate po zemnom násype, náhrada mostných objektov ponad rybníky v Považskej Teplej násypmi).

Hodnotené zmeny činnosti nevyvolajú špecifické nároky na spotrebu vody, surovinových a energetických zdrojov, dopravnej infraštruktúry či na pracovné sily. Charakter týchto nárokov sa nezmení, zmení sa ich rozsah a kvantita. Vzhľadom na to, že pôvodne posúdená činnosť nemala tieto údaje presne vyšpecifikované keďže išlo o predprojektové štádium, nie je možné sledovať konkrétne zmeny v nárokoch činnosti na vstupy.

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Navrhované zmeny činnosti sa týkajú predovšetkým zmeny objektivej skladby a technického prevedenia jednotlivých stavebných objektov. Samotné výstupy v porovnaní s pôvodne posúdenou činnosťou sú v zásade rovnaké, nastať môže len zmena ich rozsahu (zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, odpady).

Hodnotenie zdravotných rizík

Navrhovaná zmena činnosti nie je spojená s ohrozením zdravia dotknutého obyvateľstva.

Porovnanie predpokladaných vplyvov na životné prostredie

Výstavba činnosti bude zdrojom viacerých nepriaznivých vplyvov na prírodné prostredie ako sú zvýšené úrovne hluku a emisií z dopravy, odpadové vody z povrchového odtoku zo staveniska, zvýšené zásahy do súčasného terénu, zásahy do povrchových vôd, zábery pôdy, likvidácia a fragmentácia biotopov, zmena funkčného využívania plôch v krajine, zmena krajinného obrazu a pod.

Najvýznamnejším vplyvom zmien navrhovanej činnosti na životné prostredie budú vplyvy na dotknuté horninové prostredie a reliéf v dôsledku zmeny trasovania trate, s ktorými súvisí potreba rozsiahlejšieho razenia tunela, realizácia nových oporných a zárubných múrov, vybudovanie nových mostných objektov a pod. Na niektorých lokalitách dotknutého územia sa naopak vplyvy na horninové prostredie zmiernia, keďže súčasťou hodnotených zmien je aj návrh na nerealizácie viacerých mostných objektov z pôvodne posúdeného zámeru. Plánované zásahy lokálne horninové prostredie rozrušia, čím následne zvýšia jeho nestabilitu, čo bude treba eliminovať vhodnými technickými opatreniami už počas výstavby telesa trate

a súvisiacich objektov. Keďže sa na väčšej časti dotknutého územia vyskytujú fluviaálne sedimenty charakteristické dobrou priepustnosťou (hlíny, íly, štrky), počas výstavby činnosti je vyššie riziko ohrozenia horninového prostredia znečisťujúcimi látkami (najmä v dôsledku úniku zo stavebných mechanizmov).

Posudzované zmeny navrhovanej činnosti nebudú zdrojom rozsiahlejších vplyvov na miestne ovzdušie a klimatické pomery ako pôvodne posúdená činnosť.

Vplyvy hodnotených zmien činnosti na povrchové vody budú mierne negatívnejšie vzhľadom na návrh dvoch nových mostných objektov ponad Nosickú priehradu (železničný most a závesná lávka pre peších), pri ktorých výstavbe dôjde k zásahu do vodnej plochy. Vplyvy zmien činnosti na dotknuté povrchové toky zasa možno označiť za miernejšie ako vplyvy pôvodného zámeru, keďže novo navrhované trasovanie je výsledkom snahy o optimalizáciu križovania trate s dotknutými vodnými tokmi. Pri zakladaní nových mostných objektov a pri križovaní vodných tokov súvisiacom s úpravou ich korýt nemožno vylúčiť ani ohrozenie kvality povrchovej vody. Takého ohrozenie však bude minimalizované dodržaním vhodných pracovných postupov a využitím vhodnej pracovnej techniky.

Vplyv činnosti na podzemné vody mierne narastie v porovnaní s pôvodne posúdeným rozsahom a to z dôvodu potreby rozsiahlejších zemných prác (zakladanie pilierov mostných objektov, razenie tunela, realizácia oporných a zárubných múrov). Ohrozená je nielen kvalita podzemnej vody možnou kontamináciou znečisťujúcich látok v prípade ich havarijného úniku pri výkopoch alebo ich priesakom do zvodnených horizontov v dobre priepustnom podloží, ale i hladina podzemnej vody a zmena jej prúdenia dôsledkom rozsiahlejších raziacich prác na tuneloch.

Uvádzané zmeny hodnotenej činnosti si vyžadujú o väčšie zábery pôdy či už nepoľnohospodárskej, poľnohospodárskej alebo lesnej. V dôsledku realizácie objektov navrhovaných ako súčasť modernizácie trate dôjde k zmene kvality dotknutých pôd, resp. je tiež zvýšené riziko ich znečistenia kontaminantmi počas stavebných prác.

Taktiež vplyvy na biotu budú o niečo významnejšie ako u pôvodne posúdeného zámeru, vzhľadom na nárast plánovaných cestných komunikácií a ďalších súvisiacich objektov. K významnejším vplyvom patria možnosť priameho usmrtenia živočíšneho druhu, trvalý záber biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou alebo priama deštrukcia vegetačného krytu. Zároveň budú navrhované zmeny tiež vplývať na fragmentáciu biotopov, obmedzenie migrácie druhov, zmenu vegetačného pokryvu lokalít pod mostnými objektmi, zaťaženie biotopov hlukom a vyrušovanie miestnej fauny, výfukovými plynmi z prevádzky na cestách, prienik invázných druhov a i. Identifikované negatívne vplyvy na biotu dotknutého územia budú počas výstavby aj prevádzky činnosti minimalizované vhodnými opatreniami.

Posudzované zmeny činnosti nebudú zasahovať do žiadneho územia chráneného v zmysle zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ani sa nenachádzajú v ich bezprostrednej blízkosti. Celá stavba sa plánuje realizovať na území, kde platí 1. stupeň ochrany v zmysle daného zákona. Rovnako nebudú plánované zmeny predstavovať zásah do žiadneho územia patriaceho do siete chránených území Natura 2000 a ani žiadne územie tejto siete neovplyvnia.

Hodnotená činnosť zasahuje do viacerých regionálnych (VN Nosice, Váh pod priehradou mládeže) či lokálnych mokradí (Považská Teplá – Rybníky, Pod Kopanícami) a tiež do viacerých prvkov územného systému ekologickej stability, konkrétne do NRBk Váh, RBc Rieka Váh, RBk Nosický kanál, RBk Domanižanka, RBk Manínsky potok, RBk Štrkoviská, MBc Diel, MBc Pod Chrasťou, GL Váh pod VN Nosice. Hodnotené zmeny navrhovanej činnosti však budú zdrojom porovnateľných vplyvov na tieto územia ako pôvodne posúdený zámer.

Modernizácia trate si vyžiada tiež zásah do ochranného pásma II. stupňa prírodných liečivých vôd v Nimnici, nové trasovanie trate prechádza jeho centrálnou časťou. Zmenou smerového vedenia trate sa intenzita možných vplyvov na územie ochranného pásma nezmení.

Z hľadiska vplyvov na krajinu sú najvýznamnejšie zásah činnosti do krajinnej štruktúry (konverzia prvkov a zmena ich funkčného využitia) a zmena krajinného obrazu (vložením nových technických prvkov do krajiny). Predovšetkým realizáciou niektorých navrhovaných mostných objektov a tunelových portálov dôjde k vsunutiu nových dominantných prvkov do krajiny. Pri porovnaní hodnotených zmien s pôvodne navrhovaným riešením modernizácie trate dôjde k zmierneniu niektorých negatívnych vplyvov na krajinu. Konkrétne dôsledkom zmeny smerového vedenia oddialením trate od obytných oblastí v Milochove a v Nosiciach, čím sa zmiernia negatívne dopady zmien krajinného obrazu na dotknutých obyvateľov.

Vo fáze výstavby bude činnosť zdrojom negatívnych vplyvov na pohodu a kvalitu života dotknutého obyvateľstva a to najmä v súvislosti s výkonom stavebných prác. Ide predovšetkým o vplyvy spôsobujúce lokálne znečistenie ovzdušia emisiami výfukových plynov automobilov a stavebných mechanizmov a prachovými časticami, dočasné dopravné obmedzenia, zvýšené hladiny hluku v blízkosti stavenísk a pod. Tieto vplyvy sú však dočasného charakteru a priestorovo sú sústredené predovšetkým do blízkosti stavenísk. Pozitívnym vplyvom bude vytvorenie pracovných príležitostí.

Vo všeobecnosti, negatívne vplyvy hodnotených zmien činnosti na prírodné prostredie bude snaha minimalizovať vhodnými technickými a ochrannými opatreniami. Hodnotená činnosť ani po navrhovaných zmenách nezasahuje žiadne chránené územie ani územie siete Natura 2000. Vplyvy zmeny činnosti na pohodu a kvalitu života obyvateľstva počas výstavby sú porovnateľné s pôvodne posudzovaným zámerom.

V etape prevádzky činnosti vzhľadom na navrhované zmeny nie je predpoklad nárastu nepriaznivých vplyvov na prírodné prostredie oproti súčasnému návrhu. Navrhované zmeny vyvolajú vznik nových zdrojov znečisťovania ovzdušia, avšak tieto budú prevádzkované podľa platných právnych predpisov. Návrhom nových cestných komunikácií a cestných nadjazdov sa zvýši riziko lokálneho znečistenia ovzdušia vplyvom exhalátov vypúšťaných z automobilovej dopravy, čím môže byť mierne negatívne ovplyvnený zdravotný stav miestneho obyvateľstva. Tento vplyv však vzhľadom na svoju povahu a rozsah možno hodnotiť ako nevýznamný.

Počas prevádzky činnosti možno za najvýznamnejší negatívny vplyv na dotknuté obyvateľstvo označiť zrušenie zastávky Milochovo. Nepriaznivé vplyvy na dotknuté

obyvateľstvo obce Dolný Milochov je snaha zmierniť vybudovaním novej cestnej komunikácie v opustenom železničnom telese.

Zároveň bude mať navrhovaná činnosť viacero pozitívnych vplyvov na dotknuté obyvateľstvo, resp. na cestujúcu verejnosť. Dôsledkom zvýšenia jazdnej rýchlosti na trati sa skráti jazdný čas pre prepravu ľudí aj tovarov, realizáciou navrhovaných technických úprav bude zvýšená bezpečnosť cestujúcich a vybudovaním protihlukových stien budú zmiernené niektoré nepriaznivé dopady prevádzky železničnej trate na miestne obyvateľstvo. Navrhované zmeny trasovania trate budú prínosom tiež z hľadiska pohody a kvality života miestnych obyvateľov v Milochove (výrazný pokles hlukového znečistenia odklonením trasy trate od obytných celkov, zmena krajinného obrazu prenesených trate pod zem) a tiež prispievajú k zvýšeniu kvality pobytu v lokálnych kúpeľoch Nimnica (zníženie nadmerného železničného hluku). Zároveň budú príspevkom k rozvoju rekreačných aktivít v časti Milochov dôsledkom odstránenia bariéry pôvodného železničného telesa medzi obytnou zónou a VN Nosice. Navrhovanými zmenami hodnotenými v oznámení sa uvedené vplyvy na obyvateľstvo zvýraznia.

Z hľadiska kumulatívneho pôsobenia vplyvov, bude hodnotená činnosť najviac prispievať k zvýšeniu hlukovej záťaže územia, kde najvýraznejšími zdrojmi hluku sú železničná doprava a cestná premávka. Avšak vzhľadom na skutočnosť, že v dotknutom území v súčasnosti železničná trať existuje a je prevádzkovaná a účelom činnosti je len jej modernizácia, nie je predpoklad významného príspevku činnosti k navýšeniu hluku v území. Príspevok samozrejme možno pozorovať aj prostredníctvom navýšenia cestných komunikácií v území, avšak tento nebude až tak významného rozsahu. Ďalej možno označiť kumulatívne pôsobenie zmien krajinného obrazu v území, ku ktorému činnosť svojím charakterom istotne prispieje. Avšak, keďže sa v prevažnej časti úseku trate jedná o človekom pretvorené, resp. silne ovplyvnené územie, ani tento príspevok nepovažujeme za významný.

6. Záver

K najvýznamnejším zmenám oproti hodnotenému riešeniu patria:

- predĺženie tunela Milochov o 580 m,
- zrušenie zastávky Milochov, ktorá mala byť v pôvodnom riešení preložená do novej polohy,
- vybudovanie novej cestnej komunikácie III. triedy na starom železničnom telese prepájajúcej Púchov s Považskou Bystricou so zapojením Dolného a Horného Milochova,
- vybudovanie nového dočasného mostného provizória ponad Nosický kanál slúžiaceho pre potreby výstavby,
- vybudovanie lávky pre peších a cyklistov na moste cez Váh pri zastávke Nosice,
- preloženie zastávky Nosice - pôvodne bola zastávka umiestnená na rozšírenej 900 m dlhej estakáde (objekt č. 203), v novom riešení je most ponad Váh skrátený a zastávka je umiestnená na násype,
- vybudovanie zavesenej oceľovej lávky pre peších ponad Nosický kanál,
- vybudovanie nových podchodov (zast. Považská Teplá, zast. Nosice),

- zmena železničného mostu na cestný nadjazd (SO 44.33.10) nžkm 159,6,
- doplnenie oporných a zárubných múrov,
- zmena umiestnenia plánovaného cestného nadjazdu (objekt č. 205 nahradil SO 47.33.11 umiestnený cca 700 m južnejšie),
- nahradenie 2 železničných mostov dĺžky 150 m a 360 m (SO 212 a 213) železničným násypom.

Najvýznamnejším negatívnym vplyvom navrhovaných zmien činnosti na dotknuté obyvateľstvo je úplné zrušenie zastávky Milochovo v dôsledku veľmi komplikovaného technického riešenia a nevhodnosti jej umiestnenia. Zmiernenie negatívnych dopadov tohto zámeru je riešené návrhom cestnej komunikácie v opustenom železničnom telese, čím sa zabezpečí prepojenosť Dolného a Horného Milochova s Púchovom a Považskou Bystricou.

Za najvýznamnejší nepriaznivý vplyv hodnotenej zmeny činnosti možno považovať výrazné zásahy do horninového prostredia a do reliéfu z dôvodu modifikácie trasovania trate. Dôvodom zmien jej smerového vedenia je predovšetkým vyšší stupeň poznania lokálneho geologického podložia. Výsledkom snahy o minimalizáciu budúcich nepriaznivých vplyvov (aktívacia svahových pohyby, zosuvov a pod.) situovania trate v kritických úsekoch a zabezpečenie vyššej bezpečnosti cestujúcich bol návrh nových oporných a zárubných múrov, ktorých výstavba vyžaduje rozsiahlejšie zásahy do horninového prostredia oproti pôvodne posúdenému variantu. Rovnako tak predĺženie tunela Milochovo v dôsledku zmeny trasovania trate bude predstavovať špecifický zásah do horninového prostredia.

Ako najvýznamnejšie pozitívne vplyvy hodnotených zmien činnosti možno označiť priaznivé dopady navrhovaných zmien na dopravu a na bezpečnosť cestujúcej verejnosti, konkrétne zvýšením prepojenosti územia a zabezpečením vyššej bezpečnosti premávky na modernizovanej žel. trati. Veľmi významné je tiež pozitívne ovplyvnenie pohody a kvality života obyvateľov v časti Horný Milochovo v dôsledku odklonenia tunelovej rúry od zastavaného územia obce.

Pozitívnym vplyvom pre cestujúcu verejnosť bude realizácia mimoúrovňového prístupu v zatsávke Nosice a Považská Teplá, realizácia výťahu v stanici Považská Bystrica a realizácia lávky pre peších pri zast. Nosice vedúca ponad Nosický kanál.

Ďalším významným pozitívnym prvkom bude realizácia lávky pre peších a cyklistov na moste ponad Váh vedúcom na Nosický ostrov.

Optimalizácia trate, zníženie celkovej dĺžky mostných konštrukcií a ďalšie úpravy ako smerového tak technického riešenia zároveň viedli k optimalizácii investičných nákladov.

Realizácia stavby prinesie výrazný pozitívny dopad na železničnú dopravu aj vzhľadom na fakt, že predmetný úsek predstavuje posledný chýbajúci článok k dokončeniu modernizácie celistvého úseku Bratislava – Žilina.

VI. Prílohy

1. Informácia o vykonanom posudzovaní: činnosť „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., úsek Púchov – hranica krajov Trenčín a Žilina“ bola posudzovaná podľa zákona č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. MŽP SR vydalo dňa 18.12.2006 záverečné stanovisko č. 8982/06-3.5/ml.

2.1. Prehľadná situácia Púchov – Považská Bystrica, M 1:10 000

2.2. Prehľadná situácia Považská Bystrica – Plevník-Drienové, M 1:10 000

- situácie s presným opisom zmeny je možné stiahnuť na nasledujúcom odkaze:

http://www.remimg.sk/files/2015-08-06-092140-Oznamenie_o_zmene_EIA_1ET_prehľadna_situacia1.rar

http://www.remimg.sk/files/2015-08-06-093024-Oznamenie_o_zmene_EIA_1ET_prehľadna_situacia2.rar

3. Výpis z katastra nehnuteľností - Navrhovateľ činnosti v súčasnosti nemá vzťah k časti pozemkov, na ktorých sa plánuje stavba realizovať. Tento bude zabezpečený pred vydaním stavebného povolenia. Z uvedeného dôvodu nie je možné doložiť výpis z katastra nehnuteľností.

4. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

- DSP „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, medzistaničný úsek Púchov - Považská Bystrica“, Reming Consult a.s., 2009
- DSP „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, úsek Považská Bystrica – Považská Teplá“, Reming Consult a.s., 2009
- DSPRS „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia“ Reming Consult a.s., 2015

- vybrané stavebné objekty zmeny navrhovanej činnosti boli odovzdané na CD na Ministerstvo životného prostredia

5. Búracie práce

6. Fotodokumentácia

VII. Dátum spracovania

08/2015

VIII. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľ'a oznámenia

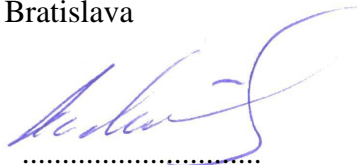
Spracovateľ oznámenia: REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
841 03 Bratislava
IČO 35 729 023
Tel. 02/55566161

Mgr. Michaela Seifertová

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľ'a

Oprávnený zástupca navrhovateľ'a: REMING CONSULT a.s.
Trnavská cesta 27
841 03 Bratislava

Ing. Slavomír Podmanický
generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.
- splnomocnený navrhovateľom – Železnicami Slovenskej republiky a.s.



.....