



VÝSKUMNÝ ÚSTAV VODNÉHO HOSPODÁRSTVA

Nábr. arm. gen. L. Svobodu 5, 812 49 Bratislava 1

STANOVISKO

k navrhovanej činnosti/stavbe „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ vypracované v súlade s ustanovením § 16a ods. 3 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín v súlade s ustanovením § 16a ods. 3 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov listom č. OU-TN-OSZP2-2021/013669-002 zo dňa 12.04.2021 (zaregistrovanom na VÚVH pod č. RD 1202/2021 dňa 12.04.2020) sa obrátil na Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava ako odborné vedecko-výskumné pracovisko vodného hospodárstva poverené ministrom životného prostredia Slovenskej republiky výkonom primárneho posúdenia významnosti vplyvu realizácie nových rozvojových projektov na stav útvarov povrchovej vody a stav útvarov podzemnej vody vo vzťahu k plneniu environmentálnych cieľov a vydávaním stanoviska o potrebe posúdenia nového rozvojového projektu podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona, ktorý je transpozíciou čl. 4.7 RSV, so žiadosťou o vydanie odborného stanoviska k navrhovanej činnosti/stavbe „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“.

Súčasťou žiadosti o vydanie odborného stanoviska k navrhovanej činnosti/stavbe „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ bola dokumentácia pre ohlásenie udržiavacích prác a na realizáciu stavby (DSPRS): Dodatok č. 2 – 11/2020 Opevnenie svahu a vyjadrenie Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p., Odštepny podnik Piešťany, Správa povodia stredného Váhu I., Púchov, 020 71 Nimnica, číslo CS SVP OZ PN 8910/2020/2 zo dňa 03.12.2020.

Investorom navrhovanej činnosti/stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ sú Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava v zastúpení REMING CONSULT, a.s., Trnavská cesta č. 27, 831 04 Bratislava.

Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava vo svojom stanovisku zo dňa 22.09.2017 zaslanom listom č. 1714/2017-20/546, v ktorom na základe odborného posúdenia nového infraštruktúrneho projektu „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/h – I. etapa“ boli identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych

(hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKV0007 Váh, SKV0054 Nosický kanál, SKV0192 Domanižanka, SKV0462 Manínsky potok a SKV0464 Mošteník spôsobené realizáciou tohto projektu, ako aj na základe posúdenia kumulatívneho dopadu súčasných a predpokladaných novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody po realizácii projektu, konštatoval, že predpokladané identifikované zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie ich ekologického stavu/potenciálu. Vplyv realizácie vyššie uvedeného projektu na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK1000400P a SK2001800F ako celku sa nepredpokladá.

Stanovisko z primárneho posúdenia nového infraštruktúrneho projektu „*ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/h – I. etapa*“ podľa čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode, RSV), zo dňa 22.09.2017 bolo potrebné doplniť aj o podrobnejšie informácie v rámci hodnotenia predpokladaného vplyvu tohto projektu na dotknuté vodné útvary v súlade s odporúčaniami Usmernenia č. 36 Výnimky z environmentálnych cieľov podľa článku 4.7, vypracovaného v rámci Spoločnej implementačnej stratégie EÚ, schváleného vodnými riaditeľmi v decembri 2017, preto výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava na základe odborného posúdenia predloženého doplnenia dokumentácie vypracoval doplnok k stanovisku zo dňa 22. septembra 2017 zaslanom listom č. 1714/2017-20/546.

V uvedenom Doplnku k stanovisku zo dňa 20. apríla 2018 na základe odborného posúdenia doplneného riešenia stavebných objektov, ktorých súčasťou bola úprava vodných tokov (SO 45.33.13.2 Žst. Považská Bystrica, železničný most č. 236 v ev. km 171,212 - ÚPRAVA KORYTA VODNÉHO TOKU (potok Mošteník), SO 46.33.10.2 Považská Bystrica – Považská Teplá, nový železničný most v sžkm 171,784, SO 47.33.13.2 Žst. Považská Teplá, železničný most č. 246 v evidenčnom km 175,098 - ÚPRAVA KORYTA VODNÉHO TOKU (Manínského potoka) sa konštatuje, že predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutých útvarov povrchovej vody SKV0192 Domanižanka, SKV0464 Mošteník a SKV0462 Manínsky potok identifikované v stanovisku VÚVH zo dňa 22.09.2017, nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie ich ekologického stavu. Vplyv realizácie vyššie uvedených stavebných objektov na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK 1000400P a SK 2001800F ako celku sa nepredpokladá.

Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ poskytuje nasledovné stanovisko:

Predložená projektová dokumentácia rieši úpravu ľavostranného brehu vodného toku Váh. V rámci modernizácie železničnej trate sa vybuďovala preložka komunikácie III/1942 – SO 44.38.01, ktorá sa dostávala do kolízie s prekladanou železničnou traťou. Komunikácia je v predmetnom úseku trate vedená po novom cestnom nadjazde – SO 44.33.10. V rámci tohto stavebného objektu bol vybudovaný chodník a to od vetvy križovatky s cestou I/49 až po koniec preložky cesty III/1942. Vybudovaním chodníka došlo k rozšíreniu a k zúženiu

pôvodnej šírky koryta vodného toku Váh a následne k zmene sklonu ľavého brehu. Na základe uvedeného je potrebné opevniť ľavý breh vodného toku Váh voči eróznym účinkom vody. Navrhovaný sklon svahov opevnenia kopíruje súčasný stav, ktorý vznikol realizáciou násypového telesa chodníka, ako aj úprav okolitého terénu počas výstavby mostného objektu SO 44.38.10. Sklon upraveného povrchu v danom úseku sa pohybuje v rozmedzí 1:1,8 až 1:2,6. Podľa priloženého hydrotechnického posúdenia je navrhnuté opevnenie svahov pomocou lomového kameňa v mieste strmšieho svahu a pomocou protieróznej georochože v mieste miernejšieho sklonu svahu. Opevnenie bude z lomového kameňa (hr. 500 mm s hm. jednotlivých kameňov 200-500 kg s vyklinovaním, povrchovo upravených ako dlažba) v kombinácii s georochožou a zatrávením.

Stavba sa nachádza v k.ú. Horné Kočkovce.

Z hľadiska požiadaviek súčasnej európskej legislatívy, ako aj legislatívy SR v oblasti vodného hospodárstva bolo potrebné navrhovanú činnosť/stavbu „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ posúdiť z pohľadu rámcovej smernice o vode, a to vo vzťahu k dotknutým útvarom povrchovej a podzemnej vody.

Rámcová smernica o vode určuje pre útvary povrchovej vody a útvary podzemnej vody environmentálne ciele. Hlavným environmentálnym cieľom RSV je dosiahnutie dobrého stavu vôd v spoločenstve do roku 2015 resp. 2021 najneskôr však do roku 2027 a zabránenie jeho zhoršovaniu. Členské štáty sa majú snažiť o dosiahnutie cieľa – aspoň dobrého stavu vôd, definovaním a zavedením potrebných opatrení v rámci integrovaných programov opatrení, berúc do úvahy existujúce požiadavky spoločenstva. Tam, kde dobrý stav vôd už existuje, mal by sa udržiavať.

V prípade nových infraštruktúrnych projektov nedosiahnutie úspechu pri

- dosahovaní dobrého stavu podzemnej vody,
- dobrého ekologického stavu, prípadne dobrého ekologického potenciálu útvarov povrchovej vody, alebo
- pri predchádzaní zhoršovania stavu útvarov povrchovej alebo podzemnej vody

v dôsledku nových zmien fyzikálnych vlastností útvaru povrchovej vody alebo zmien úrovne hladiny útvarov podzemnej vody, alebo keď

- sa nepodarí zabrániť zhoršeniu stavu útvaru povrchovej vody z veľmi dobrého na dobrý v dôsledku nových trvalo udržateľných rozvojových činností človeka

sa nepovažuje za porušenie rámcovej smernice o vode, avšak len v tom prípade, ak sú splnené všetky podmienky definované v článku 4.7 RSV.

Navrhovaná stavba „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ je situovaná v čiastkovom povodí Váhu. Dotýka sa troch vodných útvarov, a to jedného útvaru povrchovej vody - SKV0474 Váh (tabuľka č. 1) a dvoch útvarov podzemnej vody - útvaru podzemnej vody kvartérnych sedimentov SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a útvaru podzemnej vody predkvartérnych hornín SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny (tabuľka č.2).

a) útvar povrchovej vody

tabuľka č. 1

Čiastkové povodie	Kód VÚ	Názov VÚ/typ	rkm		Dĺžka VÚ (km)	Druh VÚ	Ekologický stav/potenciál	Chemický stav
			od	do				
Váh	SKV0474	Váh/V2(K2V)	205,00	164,00	41	HMWB	dobrý a lepší (2)	nedosahuje dobrý

Vysvetlivka: VÚ = vodný útvar; HMWB = výrazne zmenený vodný útvar

b) útvary podzemnej vody

tabuľka č. 2

Čiastkové povodie	Kód VÚ	Názov VÚ	Plocha VÚ (km ²)	Stav VÚ	
				kvantitatívny	chemický
Váh	SK 1000400P	Medzizimové podzemné vody kvartérnych náplav dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov (útvar kvartérnych sedimentov)	1943,020	dobrý	zlý
	SK 2001800F	Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny (útvar predkvartérnych hornín)	4451,705	dobrý	dobrý

Vysvetlivka: VÚ = vodný útvar

Posúdenie sa vzťahuje na obdobie realizácie navrhovanej činnosti/stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“, po ukončení realizácie, ako aj na obdobie počas prevádzky.

Podľa predloženej projektovej dokumentácie navrhovaná činnosť/stavba „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ má navrhnuté nasledovné riešenie:

Sklon svahov:

Navrhovaný sklon svahov opevnenia kopíruje súčasný stav, ktorý vznikol vytvorením zásyrov telesa chodníka, ako aj úprav okolitého terénu počas výstavby mostného objektu SO 44.33.10. V súčasnosti sa sklon upraveného povrchu svahov koryta v danom úseku pohybuje v rozmedzí od 1:1,18 do 1:2,6.

Návrh opevnenia svahu:

Na základe zistených skutočností a odporúčania spracovateľa hydrotechnických posudkov v danom úseku je navrhnuté opevnenie existujúcich svahov pomocou lomového kameňa v mieste strmšieho sklonu svahu a pomocou protieróznej georochože v mieste miernejšieho sklonu svahu. Celková dĺžka opevnenia svahu podľa predloženej situácie v mierke 1:500 je 0,285 km.

Opevnenie lomovým kameňom je navrhnuté v mieste strmšieho sklonu svahu, kde by pri zvýšení hladiny rieky mohlo dôjsť k nadmernému odnášaniu materiálu a tým k destabilizácii svahu chodníka. Opevnenie svahu je navrhnuté hr. 500 mm z lomového kameňa hmotnosti 200-500 kg s vyklinovaním menšou frakciou kameniva. Povrchová vrstva bude dlažbovite urovnaná. Pod vrstvu lomového kameňa bude osadená filtračná geotextília hr. 4 mm. Filtračná

geotextília bude uchyťovaná k terénu pomocou oceľových skôb priemeru 8 mm v počte min 1ks/3 m².

Opevnenie protieróznou georochožou je navrhnuté v miestach miernejšieho sklonu svahu pomocou rohože typu ENKAMAT 7010. Georochož bude uložená na upravený terén, ktorý vznikol úpravou okolia mostu, a bude prichytená pomocou oceľových skôb priemeru 8 mm v rastri min. 1,0x1,0 m. Hĺbka kotvenia skoby musí byť min. 0,5 m do podlažia. Georochož bude zatiahnutá pod stabilizačnú pätku min. 750 mm. Na uchytenú vrstvu georochože bude rozprestretá vrstva zahumusovania hrúbky 100 mm, na ktorú bude aplikovaná trávnoľúčna zmes pomocou hydrosevu.

Stabilizačná pätk je navrhovaná na opravu po celej dĺžke úpravy opevnenia svahu v päte brehu ako ťažký zához z lomového kameňa hmotnosti 200-500kg s vyklinovaním menšou frakciou kameniva. Povrchová vrstva bude dlažbovite urovnaná. Pod vrstvu lomového kameňa bude osadená filtračná geotextília hr. 4mm. Filtračná geotextília bude uchyťovaná do terénu pomocou oceľových skôb priemeru 8mm v počte min 1ks/3m². Stabilizačná pätk bude hrúbky min. 1000mm a sklony svahu výkopu budú prevedené 1:2.

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvaru povrchovej vody alebo zmenu hladiny útvarov podzemnej vody

Podľa predloženej dokumentácie pre ohlásenie udržiavacích prác a na realizáciu stavby (DSPRS) „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ predložený návrh opevnenia existujúceho svahu môže zapríčiniť zmenu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík dotknutého útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh.

a.1 Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/ stavby „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“ na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh

a) súčasný stav

Útvar povrchovej vody SKV0474 Váh (rkm 205,00 – 164,00) bol na základe revízie útvarov povrchovej vody vykonanej v rámci prípravy 3. cyklu plánov manažmentu povodí vymedzený ako výrazne zmenený vodný útvar (HMWB).

V rámci tejto revízie bol pôvodný vodný útvar SKV0007 Váh (rkm 264,50 – 143,40) vzhľadom na jeho dĺžku 121,00 km (pôvodne veľmi dlhý vodný útvar), ako aj vzhľadom na jeho intenzívne využívanie z hľadiska hydroenergetického potenciálu, rozdelený na štyri vodné útvary, a to SKV0007 Váh (rkm 264,50 – 252,20), SKV0473 Váh (rkm 252,20 – 205,00), SKV0474 Váh (rkm 205,00 – 164,00) a SKV0008 Váh (rkm 164,00 – 120,50) s posunom jeho hranice na základe zistených hydromorfologických zmien.

Za hlavné vplyvy/vodné stavby spôsobujúce hydromorfologické zmeny boli považované:

- priečne stavby:

rkm 201,4 - hať Dolné Kočkovce, h = 4,9 m, účel využitia - protipovodňová ochrana, hydroenergetika, zásobovanie vodou a iné odbery, bariéra úplne nepriechodná pre všetky tunajšie druhy rýb, koryto rybovodu priechodné len pre zdatnejšie druhy a jedince rýb, v hornej časti rybovodu je prúd vody veľmi zúžený a má veľký tlak, pri hornom vtoku sa koncentruje naplavený odpad, určité úseky sú vedené cez tmavé priestory stavby, je otvorený od marca do októbra a vtedy je zabezpečený stály prietok 200 l.s-1, bariéra nepriechodná pre ryby, ale rybovod je priechodný, resp. čiastočne priechodný, podľa ichtyológov, prioritá spriechodnenia č. 1);

- *brehové opevnenie*

rkm 197,5 – 209,2 km – konkávy, rovnanina z lomového kameňa a osev;

rkm 187,5 – 197,5 – konkávy, rovnanina z lomového kameňa a osev;

rkm 177,5 – 187,5 – konkávy, rovnanina z lomového kameňa a osev;

rkm 163,1 – 177,5 – konkávy, zához z lomového kameňa;

- *pravostranné ochranné hrádze:*

rkm 201,4 – 204,2; rkm 204,6 – 209,2; rkm 187,5 – 190,0; rkm 191,5 – 193,5; rkm 177,5 – 187,5; rkm 163,1 – 167,3;

- *ľavostranné ochranné hrádze:*

rkm 201,4 – 203,6; rkm 187,5 – 197,5; rkm 177,5 – 187,5; rkm 176,5 – 177,5; rkm 163,1 – 177,5;

- *nábřežné múry: (Púchov)*

rkm 205,0 – 209,2;

rkm 204,2 – 204,6;

Na základe výsledkov hodnotenia stavu/potenciálu útvarov povrchových vôd v rokoch 2013 – 2018 bol tento vodný útvar klasifikovaný v dobrom a lepšom ekologickom potenciáli s vysokou spoľahlivosťou.

Z hľadiska hodnotenia chemického stavu tento vodný útvar nedosahuje dobrý chemický stav taktiež s vysokou spoľahlivosťou.

(príloha 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2020), link: <https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/3vps-sup-dunaja.pdf>.)

Hodnotenie ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody Váh podľa jednotlivých prvkov kvality je uvedené v nasledujúcej tabuľke č. 3.

tabuľka č. 3

fytoplanktón	fytobentos	makrofyty	bentické bezstavovce	ryby	HYMO	FCHPK	Relevantné látky
N	0	0	2	2	0	2	S

Vysvetlivky: N – nerelevantné; HYMO – hydromorfologické prvky kvality, FCHPK – podporné fyzikálno-chemické prvky kvality; S – súlad s environmentálnymi normami kvality;

Ako významné tlaky (stresory), ktoré môžu priamo alebo nepriamo ovplyvniť jednotlivé prvky kvality a tým aj potenciál útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh v Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2020), prílohe 5.1 „Útvary povrchových vôd, vyhodnotenie stavu/potenciálu, vplyvy, dopady, výnimky“ boli identifikované: bodové znečistenie (komunálne - vypúšťania, priame vypúšťanie prioritných a relevantných látok, nepriame vypúšťanie emisií prioritných a relevantných látok), difúzne znečistenie (znečistenie

špecifickými látkami) a hydromorfologické zmeny (narušenie hydrológie-morfológie-konektivity).

Na elimináciu znečistenia vypúšťaného z bodových a difúzných zdrojov v útvare povrchovej vody SKV0474 Váh sú v Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2020) navrhnuté opatrenia na dosiahnutie dobrého stavu/potenciálu vôd, a to:

základné opatrenie:

- v zmysle článku 11.3(g) RSV (kapitola 8.1.2.1 a kapitola 8.3 Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj - 2020)
 - zosúladenie nakladania so znečisťujúcimi látkami s podmienkami zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov do roku 2027 – vrátane prehodnotenia vydaných povolení v súlade s § 38 ods. 3 zákona,
 - prehodnotenie a aktualizácia povolení podľa §33 ods. 1 písm. d) zákona č. 39/2013 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia v nadväznosti na § 40 ods.2 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, podľa ktorého pri vypúšťaní odpadových vôd sa musia v nich obsiahnuté prioritné látky postupne znižovať a prioritné nebezpečné látky postupne obmedzovať s cieľom zastaviť ich vypúšťanie alebo postupne ukončiť ich emisie, vypúšťanie a únik,

a doplnkové opatrenia (kapitola 8.1.2.2 a kapitola 8.3 Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj - 2020)

- realizácia opatrení z Programu rozvoja verejných kanalizácií,
- zabezpečenie cieľeného monitorovania výskytu prioritných a nebezpečných látok v pôde a v dnových sedimentoch riek a vodných nádrží za účelom identifikácie zdrojov sekundárneho znečisťovania vôd týmito látkami,
- zabezpečiť ďalšie sledovanie, kontrolu a realizáciu zodpovedajúcich opatrení u prioritných látok a relevantných látok, ktoré sa vyskytovali v období rokov 2013 – 2018 v koncentračných hodnotách prekračujúcich environmentálne normy kvality a/alebo ich polovicu, ktorých prehľad je uvedený v tabuľke 4.22 v kapitole 4,
- zlepšiť kvantifikáciu difúzných zdrojov znečisťovania (atmosférická depozícia a jej vplyv na kvalitu povrchového odtoku, kvantifikácia vplyvu starých záťaží, skládok priemyselného a komunálneho odpadu, atď.).

Na elimináciu hydromorfologických zmien v útvare povrchovej vody SKV0474 Váh v Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2020) v Prílohe 8.4 je navrhnuté nápravné opatrenie:

Kontinuita

Hať Dolné Kočkovce, rkm 201,4, realizátor opatrenia SVP, š.p.; výnimka N4.4 - posun realizácie do ďalších plánovacích cyklov.

b) predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh

I. Počas výstavby navrhovanej činnosti a po jej ukončení

Počas realizácie prác na opevnení ľavostranného brehu útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh (realizácia opevnenia brehu lomovým kameňom hmotnosti 200-500kg, hr. 500mm s vyklinovaním menšou frakciou kameniva, realizácia opevnenia brehu protieróznou georochozou uloženou na upravený terén a prichytenou pomocou oceľových skôb priemeru 8 mm v rastri min. 1,0x1,0m min. 0,5 m do podlažia, realizácia opravy stabilizačnej pätky po celej dĺžke úpravy opevnenia svahu v päte brehu ako ťažký zához z lomového kameňa hmotnosti 200-500kg s vyklinovaním menšou frakciou kameniva), budú práce prebiehať v bezprostrednej blízkosti útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh ako aj priamo v ňom. Možno predpokladať, že v dotknutých častiach útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh môže dôjsť k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako narušenie dna koryta toku, zakaľovanie toku, narušenie brehov najmä zemnými prácami, prisunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, čo môže mať negatívny dopad na biologické prvky kvality/bentické bezstavovce a ryby, ktoré sú citlivé na takéto zmeny (zníženie priehľadnosti vody, ovplyvnenie substrátu koryta toku, ovplyvnenie rýchlosti prúdenia vody opevnením brehov).

Po ukončení realizácie vyššie uvedených prác možno očakávať, že väčšina predpokladaných dočasných zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh postupne zanikne a tieto sa vrátia do pôvodného stavu resp. sa k nim čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu jeho ekologického potenciálu. Avšak časť týchto dočasných zmien súvisiacich najmä s realizáciou ľavostranného brehového opevnenia a stabilizačnej pätky v útvare povrchovej vody SKV0474 Váh s postupujúcimi prácami bude prechádzať do zmien trvalých (narušenie vlastností substrátu, narušenie premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku, ovplyvnenie rýchlosti prúdenia v dotknutom úseku toku), ktoré sa môžu postupne prejaviť aj trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Vzhľadom na lokálny charakter týchto trvalých zmien s dĺžkou 0,285 km, čo z celkovej dĺžky 41 km útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh predstavuje cca 0,001% a skutočnosť, že sa jedná len o úpravu ľavého brehu, ktorý je už v súčasnosti opevnený, možno predpokladať, že tieto zmeny nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie jeho ekologického potenciálu.

Vplyv opevnenia ľavého brehu v dĺžke 0,285 km na hydrologický režim (veľkosť a dynamiku prietoku a z toho vyplývajúcu súvislosť s podzemnými vodami) a kontinuitu toku v útvare povrchovej vody SKV0474 Váh sa nepredpokladá.

Ovplyvnenie ostatných morfologických podmienok útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh ako celku (rýchlosť prúdenia, vlastnosti substrátu, štruktúra a vlastnosti príbrežných zón) sa nepredpokladá.

Vzhľadom na charakter úpravy ľavostranného brehu jej vplyv na podporné fyzikálno-chemické prvky kvality ako aj na špecifické syntetické znečisťujúce látky a špecifické nesyntetické znečisťujúce látky sa nepredpokladá.

Na základe vyššie uvedených predpokladov možno očakávať, že zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh spôsobené realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ (opevnenie existujúceho svahu, ktorý vznikol vytvorením zásypov telesa chodníka, ako aj

úprav okolitého terénu počas výstavby mostného objektu SO 44.33.10.) nebudú významné do takej miery, aby spôsobili zhoršovanie jeho ekologického potenciálu.

II. Počas prevádzky navrhovanej činnosti

Vzhľadom na charakter predloženej navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v škm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ (chodník) možno predpokladať, že počas jej užívania a prevádzky nedôjde k zhoršovaniu ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh.

c) predpokladaný kumulatívny dopad súčasných a novo vzniknutých zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh po realizácii navrhovanej činnosti na jeho ekologický potenciál

Na základe predpokladu, že nové zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh, ktorých vznik súvisí priamo s realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v škm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“, budú mať len lokálny charakter, a ktoré z hľadiska možného ovplyvnenia ekologického potenciálu útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh ako celku možno pokladať za nevýznamné, možno predpokladať, že kumulatívny dopad už existujúcich zmien fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh a predpokladaných nových zmien nebude významný, resp. že tento kumulatívny dopad vôbec nevznikne a na ekologickom potenciáli útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh sa preto neprejaví.

Realizácia navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v škm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“ nebude mať vplyv na dosiahnutie environmentálnych cieľov a rovnako nebráni vykonaniu akýchkoľvek ďalších (i budúcich) opatrení.

a.2 Vplyv realizácie navrhovanej činnosti/ stavby na útvary podzemnej vody SK1000400P a SK2001800F

a) súčasný stav

Útvar podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov, ktorý bol vymedzený ako útvar kvartérnych sedimentov s plochou 1943,020 km², tvoria alúviálne a terasové štrky, piesčité štrky, piesky, prolúviálne sedimenty holocénu-pleistocénu s pórovou priepustnosťou.

Na základe hodnotenia jeho stavu v rámci Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaja (2020) dosahoval tento útvar dobrý kvantitatívny a zlý chemický stav.

Útvar podzemnej vody SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny, ktorý bol vymedzený ako útvar predkvartérnych hornín s plochou 4451,705 km², sa vyznačuje striedaním pieskovcov a ílovcov (flyš), zastúpené sú slieň, slieňovce, pieskovce, bridlice a zlepenice paleogénu až mezozoika (kriedy) s puklinovou priepustnosťou.

Na základe hodnotenia jeho stavu bol tento útvar klasifikovaný v zlom kvantitatívnom stave a v dobrom chemickom stave.

Postup hodnotenia kvantitatívneho a chemického stavu útvarov podzemnej vody je bližšie popísaný v Návrhu plánu manažmentu správneho územia povodia Dunaj (2020), v kapitole 5.2 link: <https://www.minzp.sk/files/sekcia-vod/3vps-sup-dunaja.pdf>.

b) predpokladané zmeny hladiny podzemnej vody v útvaroch podzemnej vody po realizácii navrhovanej činnosti/stavby

I. Počas realizácie a po jej ukončení

Vplyv činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020* na zmenu hladiny v útvaroch podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny sa vzhľadom na charakter stavby (opevnenie ľavostranného brehu rieky Váh v dĺžke 0,285 km) nepredpokladá.

II. Počas prevádzky

Vplyv prevádzky navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020* (chodník) na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny ako celku sa nepredpokladá.

Záver

Na základe odborného posúdenia navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020*“, v rámci ktorého boli identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKV0474 Váh, spôsobené realizáciou navrhovanej činnosti/stavby „*ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v sžkm 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020* možno očakávať, že predpokladané identifikované zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík tohto útvaru povrchovej vody, ktoré budú mať len lokálny charakter, nebudú významné do takej miery, že nebude možné dosiahnuť environmentálne ciele alebo sa nepodari zabrániť zhoršovaniu ekologického potenciálu dotknutého útvaru povrchovej vody.

Vplyv realizácie vyššie uvedenej navrhovanej činnosti/stavby na zmenu hladiny útvarov podzemnej vody SK1000400P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov dolného toku Váhu, Nitry a ich prítokov a SK2001800F Puklinové podzemné vody západnej časti flyšového pásma a Podtatranskej skupiny ako celku sa nepredpokladá.

Na základe záverov z odborného posúdenia navrhovanú činnosť/stavbu „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., I. etapa, optimalizácia SO 44.38.01 Púchov, Považská Bystrica, Úprava komunikácie po novom cestnom nadjazde v šírke 159,500, Dodatok č. 2 - 11/2020“, podľa článku 4.7 RSV nie je potrebné posudzovať.

Vypracoval: Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava

RNDr. Ľuboslava Garajová

Spolupracovali: RNDr. Emília Mišíková Ele:

Ing. Ján Bušovský

V Bratislave, dňa 16.06. 2021