

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení činnosti

„ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany“,

**ktoré sa konalo dňa 15.01.2015 16.30, v Kine Osveta, Piešťanská cesta 21,
Leopoldov.**

Pozvánka: zo dňa 29.12.2014 č. LEO/8233/348/2014

Prítomní: podľa prezenčnej listiny, ktorá je súčasťou záznamu

Verejné prerokovanie otvorila primátorka mesta Mgr. Terézia Kavuliaková, ktorá privítala všetkých prítomných. Predstavila RNDr. Antona Darnadyho zástupcu spoločnosti ENVICONSULT spol. s r. o., ktorá je jednou zo spracovateľov správy o hodnotení. Oboznámila prítomných s programom a zároveň odovzdala slovo RNDr. Antonovi Darnadymu.

RNDr. Darnady pokračoval v predstavení prítomných osôb za strany navrhovateľa a uviedol základné údaje o správe o hodnotení.

Následne vyzval Ing. Petra Hvizdoša aby prítomných oboznámil s návrhom riešenia „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany“.

Ing. Peter Hvizdoš privítal prítomných a potešila ho veľká účasť občanov. Začal s predstavovaním zámeru, kde ide cca o 60 km trate, ich zadaním bolo zelektrifikovať a v neposlednom rade zoptimalizovať trať na takú úroveň, aby sa dalo po tejto trase jazdiť 120 km rýchlosťou. Čiastočne sa im to podarilo, v niektorých miestach to nie je možné vzhľadom na miestne pomery a celkový vzhľad terénu. V oblasti Leopoldova majú jediný možný prípad, ktorý vysvetlí neskôr. Červený úsek trate rieši Leopoldov (ukázané na dataprojektore). Predstavil Variant I. a II., ktorý sa ale nedotýka mesta Leopoldov. Zaoberal sa podrobnejšie len Leopoldovom. Podľa zadania mali optimalizovať trať a zvýšiť rýchlosť na 120 km/h za hodinu a jednou z ďalších zadávacích podmienok bolo, čo najviac minimalizovať počet úrovňových priecestí na riešenom úseku. Najväčšie zásahy by boli v meste Leopoldov. Vysvetlil aké vjazdy mali riešiť.

Podľa zadania mali riešiť vjazd do stanice Leopoldov v smere od Hlohovca 80 km/h a 60 km/h.

Ide o prvotné návrhy, nie sú to definitívne riešenia – stretnutie bolo zorganizované za účelom podania ústnych a následne písomných pripomienok.

Predstavil možné riešenia rekonštrukcie pri vjazde do Leopoldova 80 km/h a pri rýchlosti 60 km/h.

Následne dal Ing. Hvizdoš priestor diskusií.

Občan pán Plánka: Aká je brzdná dráha vlaku pri 80 km/h rýchlosti?

Ing. Hvizdoš: 700 m

Či sa to vôbec oplatí robiť pred stanicou, ktorá je asi 0,5 km od budovy kina.

Ing. Hvizdoš: z výsledkov dopravnej technológie vyšlo, že upravenie rýchlosti na 80 km/h na tomto malom úseku, by celej stavbe ako celku veľmi nepomohol. Rozsah investície – to sú mohutné stavebné zásahy do územia. Ide o veľké riešenia a nie sú nevyhnutné, ale podľa zadania od železníc bolo potrebné vyriešiť spôsob vjazdu do Leopoldova 80 km a 60 km rýchlosťou. Zadanie bolo splnené, predložené a teraz je na meste ako to bude akceptovať, aké bude mať pripomienky. Z pripomienkami sa počíta.

Občianka Slamková: Otázka k súčasnému druhému priechodu, že by bol tak ako je. Chcela by vysvetliť, čo sa tým myslí?

Ing. Hvizdoš: Priechod sa ponechá, bude zabezpečený vyšším stupňom zabezpečenia (čo je už aj v súčasnosti). Takže sa nebude robiť nič.

Občianka Vašková: Zaujímalo by ju načo sa bude robiť nadjazd pri poslednom priechode (vážnici)? Kvôli čomu? Je tam minimálna premávka, zabezpečenie dostatočné, nikdy sa tam nič nestalo.

Ing. Hvizdoš: Neštudovala sa frekvencia na jednotlivých priecestiach. Museli splniť zadania a v rámci spracovania a preukázania, že je možné priecestie riešiť aj inak. Existuje aj druhá možnosť a tá je ponechanie pôvodného stavu a zmodernizovať zabezpečovacie zariadenie.

Občan pán Miček: Či bude vedľa trate krytie (protihluková bariéra)?

Ing. Šimo: V podstate v tomto štádiu, môžeme zohľadniť nové vlastnosti trate, má lepšie akustické vlastnosti. Pokiaľ ide o celkovú možnosť, v súčasnom období sú obmedzovaný tým, že kým sa nedohodne kde a aké budú prejazdy. Nedá sa dotiahnuť absolútne presne akustická ochrana, lebo železnice majú svoje predpisy, že nemôžete v okolí priechodov robiť kvôli výhľadovým uhlom bariéry. Takže celkový návrh v tomto štádiu je v tom, že sú navrhnuté 2 m výšky clony, tam kde je to možné za súčasného stavu. Železnice požadujú čo najväčšiu bezúdržbovosť protihlukových bariér (napr. hlinikové, betónové), geometria kde budú umiestnené je ešte rozpracovaná. Vibrácie sú veľký problém, obytné zóny sú v pásme ochrany veľmi blízko. Sú tu prejavy vibrácií, tieto by mali byť vyriešené tým, že bude nový moderný zvršok a s novou koľajou, ktorá by mala toto odstrániť. Pokiaľ ide o hluk v tomto štádiu nie je dotiahnutá finálna verzia, ktorá následne nadväzuje na to čo projektanti uzavru, v ktorom stupni bude aké riešenie prijaté.

Občan pán Jančár: Ide o veľký zásah do priestoru, železnica rozdeľuje mesto, bariéry rozdeľujú a stratia sa priehľady, zmizne priestor. Podľa neho by pomohlo vybudovať nové lôžko, motorové rušne nahradit' elektrickými a hlučnosť sa zníži. Čo si myslíte o tom?

Ing. Šimo: Nie je prijatý zákon o starej hlukovej záťaž. Nové projekty musia byť riešené v zmysle platných limitov. Nie je možné niečo navrhnúť projektantom, čo by nespĺňalo zákonné limity, ak ide o nový rekonštruovaný úsek. Projekt musí spĺňať limity, ktoré sú v tom období predpísané.

Občania navrhujú aby boli bariéry prehľadne (napr. sklenené). Pán Šimo vysvetľuje, že sklenená zábrana iba posúva akustickú energiu iným smerom, ale ju vôbec nerieši.

Občianka pani Vašková: Čo s nadjazdom pri vážnici? Bude alebo nebude?

Ing. Hvizdoš: Toto sú ideové návrhy. Občania môžu vysloviť pripomienky (nesúhlasy) a mesto ich zapracuje do stanoviska, ktoré zašle na ministerstvo životného prostredia. Následné v ďalších stupňoch pre územné konanie alebo stavebný zámer, sa musia projektanti zaoberať týmito pripomienkami.

Mgr. Kavuliaková: Vstúpila do debaty a vyjadrila, že v stanovisku mesta bude nasledovné: Mesto Leopoldov nesúhlasí so zvýšením rýchlosti na 80 km/h, nakoľko by potom prišlo k asanácii budovy kina. Mesto Leopoldov bude trvať na tom aby boli železničné priecestia zachované v súčasnom stave, avšak lepšie technicky vybavené. Primátorka nie je tiež zástanca protihlukových bariér.

Občan pán Tomášik: Keď sa zníži rýchlosť, predpokladá sa, že sa zníži aj hlučnosť. Bola urobená aj kalkulácia pri nižšej rýchlosti, aká by bola hlučnosť? A či by bola tá potreba reálna mať hlukové bariéry?

Ing. Šimo: Keď sa zníži rýchlosť zníži sa aj hlučnosť, to platí aj na pozemných komunikáciách. Najdôležitejší je stav koľají, stav vlakov, ktoré sú v prevádzke lebo všetko vyrába hlučnosť. Urobili viac ako desať 24 hodinových meraní a podľa toho to bolo nastavené. Prejazdnosť poskytol zhotoviteľ do roku 2040 výhľadovo.

Občan pán Tittel: Chcete dostať Leopoldov do železničnej kľetky. Okolo je len železnica a Leopoldov je v strede.

Ing. Hvizdoš: V súčasnosti chodí po tejto trati 22 vlakov denne.

Občan pán Ilko: Je proti hlukovým bariéram teoreticky, ale kebyže tam niekto býva z občanov, ktorí sú proti protihlukovým bariéram, tak by povedali niečo celkom iné. Tam je veľká hlučnosť, dostávajú zabrat' aj domy.

Občan pán Marko: Zaujímá ho zadanie pre tento zámer, kto ho vytváral a na základe akej vízie?

Ing. Vašek: Zadanie vytvorili odborníci na železniciach, nevie presne z akej vízie sa vychádzalo, ale bolo to predovšetkým zo železničných predpisov.

Občania v pokračujúcej diskusii vyslovili názor, aby sa železničná trať premiestnila mimo zastavaného územia mesta (miestnu časť Kopanice).

Občan pán Kamenár: Pripravil si variant, kedy by trať bola vedená za miestnu časť Leopoldova (Kopanice), tým by sa vyriešilo z pohľadu mesta veľa problémov v železničnej doprave. Bola by tam aj jedna priaznivá vec pre železnice. V Leopoldove sú krátke dopravné koľaje pre nákladné vlaky a tým pádom by sa trať napojila až za Kopanicami, tak by sa dokázali predĺžiť koľaje k stanici, ktoré sú používané pre nákladné vlaky a dosiahla by sa aj tam dĺžka 750 m, ktorá je aj do budúcnosti plánovaná pre nákladnú dopravu.

Ing. Vašek: Železnice riešia niekoľko štúdií, modernizácii, rekonštrukcii a môžete dourčiť na železnice svoj návrh a môže sa prehodnotiť.

Občan pán Kamenár: Pokračoval. Keď si železnice zadávali podmienky, prečo je tam podmienka Leopoldov rýchlosť 60 km/h a 80 km/h, pričom vo všetkých ostatných staniaciach ako je Hlohovec, Rišňovce, sú požadované rýchlosti len 50 km/h k nástupišťu.

Ing. Vašek: Nepoznám presne príčiny, prečo sa to navrhlo, ale v podstate napájame sa z trate 2 kategórie na trať 1 kategórie, zrejme je to hlavný dôvod toho prečo vyššia rýchlosť ako napr. v Rišňovciach.

Občan Pán Kamenár: Predstavil svoj variant a názorne ho predniesol.

Ing. Darnady: Poďakoval za príjemnú vsuvku. Je to dobrá myšlienka, aby sa ale naplnila je potrebné realizovať nasledovný postup. V prvom rade sa s týmto návrhom musí stotožniť mesto, ktoré to zapracuje do územného plánu mesta. Ide o obrovský a dlhý proces, namáhavé vyjednávanie, so všetkými dotknutými a keď sa to dostane do územného plánu mesta Leopoldov, potom by to bolo potrebné dostať do územného plánu samosprávneho kraja. Ako náhle je to v týchto dokumentoch, môžete vyvíjať tlaky zháňať peniaze, aby sa s tým niečo urobilo. Toto je jediná reálna cesta, ako niečo takéto sa môže dostať na svetlo sveta. Na margo toho čo bolo povedané (variant pána Kamenára)

Teraz prezeráme, študujeme a spoločne analyzujeme technické riešenie, ktoré tu bolo prezentované v technickej štúdii a my sme ho prevzali do správy o hodnotení, ale sprava o hodnotení nie je o tom, že niečo preberieme a necháme tak. Ak by ste si správu pozreli na str. 142 sa píše nasledovné. Projektanti zanalyzovali a navrhujú rýchlosť 60 km/h na vstupe do železničnej stanice, potom sa polomer nezmení a zostane. Ministerstvo dostane takéto vyjadrenie. Ministerstvo bude písať záverečné stanovisko, cez odborného posudzovateľa a ešte dostane aj odozvu od mesta, že je proti 80 km rýchlosti.

Občianka pani Jančárová: Prerozprávajte nám verziu 60 km/h čo pre nás znamená, celú tu trasu. Čo to obnáša, aké práce?

Ing. Hvizdoš: Ak ostaneme na 60 km rýchlosti sa tu nemení absolútne nič. Nadjazd je jedná z možných alternatív ako vyriešiť toto úrovňové priecestie.

Občan pán Gergič: Približujeme sa k nulovému variantu, nebude sa robiť nič a všetko ostane tak.

Ing. Hvizdoš: Nulový variant bol riešený, ale ešte v technicko-ekonomickej štúdii. Teraz sa bavíme o správe o hodnotení. Je to pravda a jedna z možností, ako minimalizovať

stavebný náklad a elektrifikovať trať. Jednou s možností je iba preštrkovať jestvujúcu trať a nespraviť nič. Ostanú koľajnice, podvaly a urobí sa elektrifikácia, ale budete mať hluk. Pretože jeden zo zdrojov hluku je aj ventilátor elektrickej lokomotívy, to je jeden z väčších nositeľov hluku. Preto sa navrhujú aj hlukové bariéry.

Občan pán Hladký: Ak by sa stalo, že stanovisko mesta nebude vypočuté? Akým spôsobom by bolo mesto a obyvatelia odškodnení? Ak by sa také niečo stalo.

Ing. Hvizdoš: Z legislatívneho hľadiska vývoja projektu, sa vstupuje do takých štádií ako je územné konanie a účastníkom každého územného konania je každá dotknutá osoba, mesto. Ak mesto nebude súhlasiť s takouto investíciou, stavebník nemá inú možnosť a urobiť dohodu s mestom na nejakom inom riešení. Mesto musí byť vypočuté a tiež aj občan.

Občianka pani Jančárová: Zaujímala sa či zámer je zakreslený v územnom pláne trnavského samosprávneho kraja.

Ing. Hvizdoš: Nemajú o tom vedomosť, že by to tam bolo zakreslené.

Občianka pani Kovarská: Pripomienka, aby sa počítalo s priechodmi pre chodcov a chodníkmi..

Primátorka Mgr. Kavuliaková: Zhrnula verejné prerokovanie. Mesto Leopoldov nebude súhlasiť so zvyšovaním rýchlosti, ani s nadjazdami a bude žiadať minimalizovať PHS. Poďakovala občanom za účasť.

Zapísala: Ing. Silvia Grossová

V Leopoldove, 23.1.2015

Príloha: Prezenčná listina