

## Železničná doprava a jej vplyv na životné prostredie

V čísle 4/1994, venovanom ekologizácii technológií, bol publikovaný príspevok doc. V. Lapčíka: Doprava a životné prostredie. Je to fundovaný článok, s ktorým v teoretickej rovine ťažko polemizovať. Z porovnania vplyvu prevádzkovej činnosti rozhodujúcich dopravných systémov na životné prostredie logicky vychádza železničná doprava priaznivo.

Táto skutočnosť, ako aj zrejme celospoločenská výhodnosť železničnej dopravy (v porovnaní s automobilovou), by mali viesť k jej výraznej preferencii pri koncipovaní rozvoja Slovenskej republiky. Skutočnosťou však je, že intenzívnemu budovaniu siete diaľnic (a teda preferencii automobilovej dopravy) na Slovensku bráni len nedostatok disponibilných investičných zdrojov v štátnej pokladnici. Uprednostňovaniu automobilovej dopravy u nás zrejme nezabráni ani „environmentálna“ legislatíva, ani to, že vo vyspelých krajinách silnejú (aspoň v odborných kruhoch) tendencie „*budovať komunikačné systémy tak, aby spĺňali želania obyvateľov a nielen aby dopravovali automobilistov*“, alebo, že - „*stavebné inžinierstvo sa musí vrátiť k svojim fundamentálnym koreňom, a teda úlohy riešiť tak, aby bol zabezpečený minimálny výdaj energie, maximálna obladupnosť k prírodnému prostrediu, dlhodobá životnosť a vysoká estetická úroveň*“. Tieto myšlienky som si dovoľil odcitovať z prednášok prof. H. Knoflachera z Inštitútu pre dopravné plánovanie a techniku viedenskej Technickej univerzity, ktoré predniesol r. 1992 na pôde Magistrátu mesta a Stavebnej fakulty Technickej univerzity v Košiciach.

Pre objektívnosť posúdenia skutočného vplyvu železničnej dopravy na okolitú prírodu a životné prostredie však treba pripomenúť, že na území Slovenska sa intenzívne prevádzkuje už vyše 120 rokov (prevádzka na celom traťovom úseku košicko-bohumínskej železnice sa začala 18. 3. 1872). Za toto dlhé obdobie dosiahol vplyv železničnej dopravy na prírodné a životné prostredie na niektorých lokalitách až devastáčne rozmery. Túto závažnú skutočnosť takmer úplne prehliadli minulé riadiace štruktúry, ale, žiaľ, ani pri tvorbe novej štátnej dopravnej politiky Slovenskej republiky, resp. pri spracúvaní koncepcií rozvoja železníc Slovenskej republiky (ŽSR) sa „ekologické“ náklady neberú dostatočne do úvahy. V „Stratégii ŽSR“ (publikovanej r. 1993) sa z potreby finančných prostriedkov na dosiahnutie technickej úrovne porovnateľnej so železnicami vyspelých európskych štátov do r. 2000 (80,712 mld. Sk) v položke „ekológia“ uvažuje len s objemom 633 mil. Sk a aj to s klesajúcim trendom (r. 1994-143,0 mil. Sk, r. 1995-110,0 mil. Sk a v období 1996-2000 len 380,0 mil. Sk.). Táto skutočnosť, spolu s opomenu-

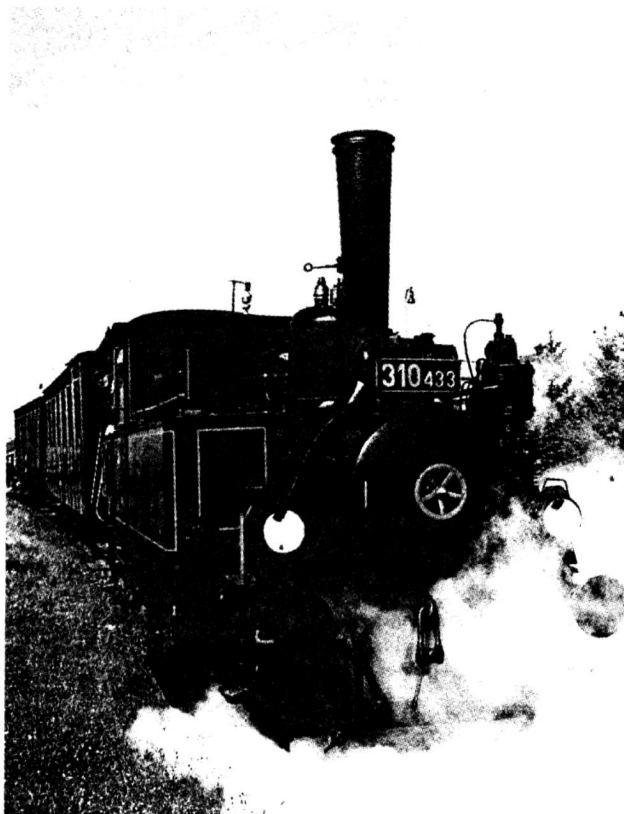
tím potreby zahrnúť aj environmentálnu výchovu do systému vzdelávania pracovníkov ŽSR, svedčia o nedocenení závažnosti dlhodobého negatívneho vplyvu železničnej prevádzky na okolie a o potrebe urýchlene pripravovať, resp. realizovať nápravné opatrenia v environmentálnej stratégii „ex post“. Zásadný obrat nemožno očakávať ani od direktívneho prerozdeľovania finančných prostriedkov na jednotlivé „položky“ financovania prevádzkovej a rozvojovej činnosti ŽSR a prebiehajúcej transformácii ich organizačných a riadiacich štruktúr.

Po zovšeobecnení skúseností zo spracúvania a prerokúvania „Komplexných ekologických štúdií“ pre železničné uzly Čierna nad Tisou a Vrútky z decembra 1991, resp. augusta 1992 (teda v značnom predstihu pred nadobudnutím platnosti Zákona č. 127/94 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a dôsledného uplatňovania environmentálnej legislatívy orgánmi štátnej správy a inšpektorátmi SIŽP, možno stručne formulovať negatívne vplyvy železničnej dopravy na životné prostredie:

**Vplyv na horninové podložie a vody:** Manipulácia s látkami „škodiacimi vodám“ pri vyzbrojovaní a opravách rušňov, údržbe železničných vozňov, koľajiska, silno a slaboprúdových vedení a zariadení, ako aj porušovanie technologickej disciplíny pri ich obsluhu, spôsobujú časté a závažné poškodzovanie a ohrozenie horninového podložja, ako aj kvality podzemných a povrchových vôd, nezriedka až po hranicu nezvratných devastáčnych stavov (napr. ohrozenie vôd v okolí prekladísk v Čiernej nad Tisou, riek Váh a Hornád v blízkosti železničných uzlov Vrútky, Žilina a Košice atď.). Okrem toho hrozí reálne nebezpečie podobných následkov železničných nehôd (napr. zrážka vlakov 24. 1. 1990 pri vodnom zdroji Veľká hlava pre obec Hrhov v Slovenskom krase).

Hoci Zákon o vodách a prakticky takmer všetky jeho vykonávacie predpisy a technické normy platia už vyše dve desaťročia a rezortná Smernica o ochrane vôd je tiež vyše desať rokov v platnosti, železničná správa pristupuje aj k čiastkovým „nápravným opatreniam“ len pod tlakom sankčných posúhlov vodohospodárskych orgánov.

**Vplyv na ovzdušie:** Až ekonomické dôsledky novej legislatívy na ochranu ovzdušia (Zák. 309/91 Zb. a najmä Zák. 310/92 Zb. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia) azda zaktivizujú „ekologické vedomie“ na všetkých úrovniach rozhodovacej činnosti ŽSR a budú sa konečne hľadať prostriedky na realizáciu už roky odsúvaných plynofikácií kotolní vo viacerých železničných zariadeniach, často aj



projektovo pripravených. Môže sa tak znížiť úroveň emisií zo stacionárnych železničných zdrojov znečisťovania ovzdušia.

Problematika spoplatňovania vplyvu mobilných železničných zdrojov na ovzdušie nie je zatiaľ legislatívne uzavretá, hoci to vyplýva z § 3 Zákona o ovzduší, resp. jeho novely č. 218/92 Zb. a aj z tohto hľadiska by sa mali pripravovať inovačné zámery ŽSR.

**Vplyv hluku a vibrácií:** Na zabezpečenie znižovania hladiny nebezpečného pôsobenia hluku a vibrácií (aj zo železničnej prevádzky) platí už dlhú dobu Vyhláška Ministerstva zdravotníctva SSR č. 14/77 Zb. Dodržať stanovené limity bez rozsiahlych investícií, resp. zabezpečiť nevyhnutné ochranné opatrenia nie je možné. Hoci má táto problematika výraznú „zdravotnú“ dimenziu, železničná správa na území Slovenska prijala a realizovala len minimum nápravných opatrení.

**Problematika odpadov:** Negatívny vplyv odpadov vznikajúcich z prevádzky železníc na okolie je mimoriadne výrazný. Legislatívny tlak na nápravné opatrenia však začal reálne pôsobiť až vydaním zákona o odpadoch č. 238/91 Zb. a hlavne nariadení vlády SR č. 605, resp. 606/92 Zb. o vedení evidencie a o nakladaní s odpadmi. Ekonomická náročnosť a mimoriadne vysoké možné sankčné postihy si možno vynútiť, aby sa aj v rámci ŽSR hľadali a uplatňovali efektívne nápravné opatrenia. Na ilustráciu aspoň jeden kon-

krétny problém: Nadväzne na schválený Program odpadového hospodárstva SR z 13. 7. 1993, resp. na spracované POH regiónov, boli začiatkom r. 1994 predložené na schválenie POH základných prevádzkových zložiek ŽSR (bývalých výkonných jednotiek), ako priamych pôvodcov odpadov, na jednotlivé obvodné úrady životného prostredia. V procese ich schvaľovania vznikol problém „nakladania“ s kamenivom pri obnovách železničného zvršku. Zrejme nebude už dlho udržateľná doterajšia technológia týchto prác, pri ktorej sa kamenivo, kontaminované látkami škodlivými pre vody, ukladá na svahy železničného zemného telesa alebo (čo je ešte horšie) do odvodňovacích priekop. Ekonomickú stránku tejto problematiky zrejme vyrieši Katedra železničného staviteľstva a tratového hospodárstva VŠDAS Žilina v rámci výskumnej úlohy „Recyklácia materiálu železničného koľajového lôžka“. Aj praktická environmentálna podoba sa bude musieť urýchlene doriešiť, vzhľadom na výsledky analýz, ktoré dokazujú značnú kontamináciu tohto materiálu látkami škodlivými životnému prostrediu.

Súčasný útlm (až konzervácia) investícií výstavby železníc je všeobecne známy. Nevykonáva sa však ani prehodnocovanie existujúcich projektov z hľadiska novej environmentálnej legislatívy. Nedoceňuje sa ani dosah „malej“ novely stavebného zákona (Zákon č. 262/92 Zb.) na povinnosti stavebníka v záujme ochrany životného prostredia a sprísnené sankčné postihy pri ich nedodržiavaní.

Pri zostavovaní harmonogramov prípravy nových stavieb treba počítať s nevyhnutnou časovou rezervou (až rok!) na posudzovanie ich vplyvu na životné prostredie v zmysle nového zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA) č. 127/94 Z. z., ktorý nadobudol účinnosť 1. 9. 1994.

Napriek spomínaným skutočnostiam, v budúcnosti predpokladáme rozvoj železničnej dopravy aj v Slovenskej republike, veď je to reálna potreba, ba až nevyhnutnosť. Bude sa však musieť realizovať súbežne s prioritným riešením rokmi nahromadených problémov negatívneho pôsobenia jej prevádzky na životné prostredie, pri dôslednom rešpektovaní zásad vyplývajúcich z platnej environmentálnej legislatívy. Malo by sa pri tom využívať účelové združovanie investičných prostriedkov i ponúkané dlhodobé úvery zo zahraničných finančných zdrojov.

**Andrej Flak**

