

EIA

- ODBORNÝ POSUDOK

**POSUDOK**  
**NA SPRÁVU O HODNOTENÍ VPLYVOV**  
**DIAĽNICE D18 KYSUCKÉ NOVÉ MESTO-**  
**SKALITÉ**  
**NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

Bratislava, január 2000



## OBSAH:

ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE.....	3
ÚVOD.....	6
A./ ÚPLNOSŤ SPRÁVY O HODNOTENÍ.....	10
ČASŤ A, ZÁKLADNÉ ÚDAJE.....	10
ČASŤ B, ÚDAJE O PRIAMÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI.....	10
ČASŤ C, KOMPLEXNÁ CHARAKTERISTIKA A HODNOTENIE VPLYVOV.....	11
B./ STANOVISKÁ PODĽA §18 ZÁKONA.....	16
C./ ÚPLNOSŤ ZISTENIA KĽADNÝCH A ZÁPORNÝCH VPLYVOV ČINNOSTI VRÁTANE ICH VZÁJOMNÉHO POSOBENIA .....	28
1./ VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO .....	28
2./ VPLYVY NA PRÍRODNÉ PROSTREDIE .....	29
3./ VPLYVY NA KRAJINU .....	29
4./ VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME .....	29
5./ PRIESTOROVÁ SYNTÉZA VPLYVOV ČINNOSTI V ÚZEMÍ .....	30
6./ KOMPLEXNÉ POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ICH POROVNANIE S PLATNÝMI PRÁVNÝMI PREDPISMI .....	30
7./ PREVÁDZKOVÉ RIZIKÁ A ICH MOŽNÝ VPLYV NA ÚZEMIE.....	30
D./ POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ.....	31
E./ NÁVRH TECHNICKÉHO RIEŠENIA S OHLADOM NA DOSIAHNUTÝ STUPEŇ POZNANIA ...	33
F./ VARIANTY RIEŠENIA ČINNOSTI .....	34
G./ NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTI .....	35
ZÁVER.....	37

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI.....	38
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE.....	38
III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA .....	42
1. KEDY A KTO VYPRACOVAL SPRÁVU O HODNOTENÍ .....	42
2. KEDY A KÝM BOLA POSÚDENÁ SPRÁVA A AKÉ BOLI STANOVISKÁ .....	42



3. KEDY A AKO BOLA SPRÁVA O HODNOTENÍ PREROKOVANÁ S VEREJNOSŤOU A AKÉ SÚ ZÁVERY PREROKOVANIA.....	53
<b>IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI.....</b>	<b>70</b>
<b>V. ZÁVERY.....</b>	<b>71</b>
1. ZÁVEREČNÉ STANOVISKO K ČINNOSTI.....	71
2. ODPORÚČANÝ VARIANT.....	71
3. ODPORÚČANÉ PODMIENKY PRE ETAPU PRÍPRAVY A REALIZÁCIE ČINNOSTI.....	71
4. ODŮVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA VRÁTANE ZHODNOTENIA PÍSOMNÝCH STANOVÍSK PODĽA §18 ZÁKONA.....	72
5. POŽADOVANÝ ROZSAH POPROJEKTOVEJ ANALÝZY.....	72
<b>VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV.....</b>	<b>74</b>



## **ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE**

### **1. Názov.**

Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité.

### **2. Účel**

Účelom stavby je vybudovanie rýchlostnej komunikácie - diaľnice, v optimálnej trase z hľadiska plynulej bezpečnej dopravy, z hľadiska vplyvu stavby a prevádzky na životné prostredie.

### **3. Užívateľ**

Slovenská správa ciest, Miletičova ul.19., Bratislava.

### **4. Umiestnenie stavby**

Trasa úseku diaľnice D18 je umiestnená na území okresov Kysucké Nové Mesto a Čadca. Katastrálne sa dotýka sídiel: okres Kysucké Nové Mesto: Povina, Kysucký Lieskovec, Ochodnica, okres Čadca: Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca, Svrčinovec, Čierne, Skalité.

### **5. Termín začatia a ukončenia**

Po roku 2002, úsek Oščadnica-Čadca-Bukov je rozostavaný

### **6. Stručný opis technického a technologického riešenia**

Diaľnica v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité je navrhnutá v parametroch normy STN 73 6101, ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5, s návrhovou rýchlosťou 100km/hod, zníženou v tuneloch na 80 km/hod. Smerové vedenie diaľnice bolo vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby a snahu v maximálnej miere využiť jestvujúcu cestu I. triedy (I/11) prispôbené dnešnému vedeniu tejto cesty.

## **Základné technické údaje**

Dĺžka trasy 33,430 km

Počet tunelov 3

Dĺžka tunelov 2120 m

Počet mostov 60

Dĺžka mostov 9750 m

## **Popis trasy**

Začiatok hodnoteného úseku diaľnice D18 nadväzuje na diaľničnú križovatku - privádzač Kysucké Nové Mesto - sever. Trasa diaľnice je vedená údolnou nivou rieky Kysuca, v priestore medzi železničnou traťou a riekou Kysuca. Meander Kysuce je premostený a pred Kysuckým Lieskovcom prechádza diaľnica na ľavý breh rieky popri existujúcej ceste I/11 až do priestoru pred vyústením Oščadnickej doliny. V celom spomínanom úseku je diaľnica uvažovaná ako dostavba cesty I/11 na štvorpruh v diaľničných parametroch. V tomto úseku sa nachádzajú dve križovatky. V Krásne nad Kysucou sa nachádza križovatka s cestou II/520 a na vyústení Oščadnickej doliny je lokalizovaná križovatka Oščadnica, napájajúca prostredníctvom existujúcej cesty I/11 mesto Čadca a prostredníctvom cesty III/01 159 Oščadnicu s turistickou oblasťou Veľká Rača. V priestore vyústenia Oščadnickej doliny opúšťa diaľnica líniu súčasnej cesty I/11 a pokračuje v trase realizovaného obchvatu mesta Čadca. Vedením v členitom reliéfe, vo svahu na okraji osídlenia Horelice sa D18 dostáva k tunelu Horelica. Po jeho prekonaní sa dostáva do miestnej časti Bukov. Diaľnica je vedená v prudkom ľavostrannom svahu na brehu Kysuce. V aluviálnej nive na sútoku Bukovského potoka a Kysuce je situovaná križovatka Bukov. Za križovatkou diaľnica pokračuje svahom Turzovskej vrchoviny, po okraji sídla, za železničnou stanicou, v súbehu so železničnou traťou. Nasleduje premostenie cesty I/11, železničnej trate č. 127 Čadca-Bohumín/Zwardoň, tokov Čadečka a Čiernanka v mieste kde sa končí obchvat Čadce. Trasa pokračuje severovýchodným smerom úpäťm Furmanca na mostnom objekte cez akumuláciu zosuvu a údolie bezmenného potoka a ďalej v záreze nad osadou u Blažkov. Po mimoúrovňovom krížení železničnej trate Žilina-Bohumín a cesty I/11 sa na pripojenie využíva križovatka Svrčinovec. Návazne na križovatkou diaľnice vchádza do tunela Svrčinovec. Za tunelom je trasa vedená striedavo mostnými objektmi a zárezmi. Trasa je ďalej navrhovaná v údolnej nive Čiernanky s potrebou prekládky riečka Čiernanka. Posledná križovatka sa nachádza medzi Čiernym a Skalitzým, v priestore poľnohospodárskeho družstva.



Až po tunel Poľana je trasa v členitom reliéfe striedavo vedená v zárezoch a mostnými objektmi okrajom obce Skalité.

### **Variantné riešenia**

Stavba bola navrhovaná v jednovariantnom riešení, o celkovej dĺžke trasy 33 430 m. Počas vypracovania technického riešenia a environmentálneho hodnotenia boli na základe požiadaviek občanov v dieľčích úsekoch navrhnuté variantné trasy, ktoré sa v správe aj vy hodnotili. Sú to: v úseku Čadca-Bukov-Podzázov okrem základnej trasy (červenej) aj variant modrý a variant zelený, obidva v dĺžke 2 km. Variant X v k.ú. Čierne-Skalité, v dĺžke 5 km vedený po hrebeni príľahlého pohoria v blízkosti št. hranice s PR.

### **7. Celkové náklady**

Celkové náklady predstavujú 15 184 404 000 Sk /bez DPH/.

### **8. Spracovateľ dokumentácie k územnému rozhodnutiu**

Dopravoprojekt a.s. Bratislava

### **9. Spracovateľ Správy o hodnotení vplyvov:**

Enviconsult s.r.o. Žilina

### **10. Spracovateľ posudku:**

Ing. Ivan Šembera, CSc., zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 46/95-OPV, MŽP SR.

### **11. Dátum vyhotovenia posudku**

31.01.2000.

## ÚVOD

Posudzovaná Správa o hodnotení vplyvov diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité na životné prostredie ( ďalej len Správa ) bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia a prílohy č. 3 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon).

Vypracovaniu Správy predchádzalo v roku 1996 hodnotenie v etape Zámery podľa citovaného Zákona. Pôvodne bola v Zámere trasa riešeného úseku diaľnice navrhovaná v dvoch variantoch : var. Čadčianský a var. Oščadnický. Závery posudzovania Zámery odporúčali pre ďalší stupeň dokumentácie rozpracovanie jedného variantu. V zmysle Zákona určil posudzujúci orgán Ministerstvo životného prostredia SR pre ďalšie hodnotenie variant III, v trase Kysucké Nové Mesto – Čadca - Skalité.

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady:

č.	Podklad	Dátum vyhotovenia
1.	Správa o hodnotení vplyvov Diaľnica D18, Kysucké Nové Mesto - Skalité, Enviconsult Žilina.	máj 1999
2.	Rozsah hodnotenia MŽP SR,	december 1996
3.	Dokumentácia pre územné rozhodnutie stavby D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité, Dopravoprojekt Bratislava	november 1998
4.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Ochodnica	6.9.1999
5.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Kysucký Lieskovec	6.9.1999
6.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Svrčinovec	7.9.1999
7.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Skalité	7.9. 1999
8.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Čadca	8.9. 1999
9.	Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Čierne	8.9. 1999

10. Verejné prerokovanie Správy o hodnotení, Krásno n.Kysucou 9.9.1999
11. Stanovisko Dopravoprojekt Bratislava 27.9.1999
12. Stanovisko Obec Kysucký Lieskovec 19.9.1999
13. Pripomienky občan Ficek Štefan, Kysucký Lieskovec 8.9.1999
14. Pripomienky občana Chupáč František, Kysucký Lieskovec 2.8.1999
15. Pripomienky občanov Ondrejáš Rudolf, Poliačková Rozália, nedatované  
Franková Štefánia, Ficek Štefan, Kysucký Lieskovec
16. Vyjadrenie petičného výboru obcí Čierne, Skalité, 27.9.1999  
Svrčinovec, mestská časť Čadca-Podzázov, za petičný výbor  
občania Anna Plichtíková, obec Čierne a Pavol Homola,  
Čadca
17. Stanovisko Obecného úradu Oščadnica 27.9.1999
18. Stanovisko MÚ Čadca, odbor dopravy, spojov a VPP 4.10.1999
19. Pripomienky občan Maschlák M., Čadca 6.10.1999
20. Stanovisko Obvodný bankský úrad v Prievidzi 20.9.1999
21. Stanovisko Obvodný bankský úrad v Prievidzi 22.3.1999
22. Stanovisko Obvodný bankský úrad v Prievidzi 6.7.1999
23. Stanovisko Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR 21.9.1999
24. Stanovisko obce Svrčinovec 11.10.1999
25. Stanovisko obce Skalité 21.9.1999
26. Stanovisko obce Skalité 18.8.1999
27. Stanovisko obce Skalité (pozn. Stanovisko k Zámeru) 21.10.1996

- |     |   |            |
|-----|---|------------|
| 28. | Stanovisko obce Skalité (pozn. Stanovisko k Zámeru)   | 16.9.1996  |
| 29. | Stanovisko obce Skalité   | 26.1.1998  |
| 30. | Stanovisko obce Skalité   | 22.6.1998  |
| 31. | Záznam z rokovania k modifikácii trasy D18 Kysucké Nové Mesto v dotyku obcí Svrčinovec, Čierne a Skalité, OÚ Čadca a SSC Bratislava | 17.12.1996 |
| 32. | Stanovisko Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR  | 21.9.1999  |
| 33. | Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor PPLH  | 13.8.1999  |
| 34. | Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor katastrálny   | 9.9.1999   |
| 35. | Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor požiarnej ochrany   | 7.9.1999   |
| 36. | Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor reg. rozvoja a iných odvetvových vzťahov  | 20.9.1999  |
| 37. | Stanovisko Ministerstvo zdravotníctva SR, inšpektorát kúpeľov   | 20.9.1999  |
| 38. | Pripomienky petičného výboru obce Čierne, občan Anton Štetiar   | 21.9.1999  |
| 39. | Stanovisko OÚ Čadca , odbor životného prostredia  | 29.7.1999  |
| 40. | Stanovisko OÚ Čadca, odbor životného prostredia   | 20.9.1999  |
| 41. | Vyjadrenie občan Ramšák Milan, Skalité  | 16.9.1999  |
| 42. | Stanovisko Ministerstvo kultúry SR, sekcia kultúrneho dedičstva a miestnej kultúry, Bratislava                                      | 8.9.1999   |
| 43. | Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor požiarnej ochrany   | 7.9.1999   |

44. Stanovisko Slovenská agentúra životného prostredia, Banská Bystrica 7.9. 1999
45. Stanovisko Ministerstvo pôdohospodárstva SR, odbor život. prostredia 7.9. 1999
46. Stanovisko Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor vodnej dopravy 8.9. 1999
47. Vyjadrenie petičného výboru obce Čierne, 16.8. 1999  
zástupcovia: Anton Grochal, Anna Plichtíková, Anton Štetiar,  
František Štetiar
48. Stanovisko Ministerstvo obrany SR, Úrad ministerstva, odbor výkonu štátnej správy 17.8.1999
49. Sťažnosť občana Dominika Gocáľa, Skalité 15.12.1999

Členenie predloženého posudku a návrh záverečného stanoviska vychádzajú z požiadaviek ustanovenia § 19 ods. 4 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

## **A./ ÚPLNOSŤ SPRÁVY O HODNOTENÍ**

### **ČASŤ A, Základné údaje**

#### *I. Základné údaje o navrhovateľovi*

#### *II. Základné údaje o zámere*

Základné údaje o zámere sú spracované stručne v intenciách návrhov z podkladových dokumentácií a podávajú základnú informáciu o navrhovanom technickom a technologickom riešení. V tejto časti Správy sa konštatuje, že MŽP SR ako posudzujúci orgán určil pre posudzovanie jeden variant (variant III z etapy spracovania Zámer) v trase Kysucké Nové Mesto - Čadca - Skalité. Technickým podkladom pre vypracovanie Správy bola dokumentácia pre územné rozhodnutie - DUR, Dopravoprojekt a.s Bratislava. Kapitola obsahuje stručný opis technického riešenia -popis trasy, križovatiek, tunelov, mostných objektov, obslužných zariadení, vybavenosti diaľnice, preložky a rekonštrukcie ciest, preložky vodných tokov, odvodnenie diaľnice. Kapitulu dopĺňa prehľadná situácia- obr. 1.

### **ČASŤ B, Údaje o priamych vplyvoch činnosti**

#### *I. Požiadavky na vstupy*

Požiadavky na vstupy sú vypracované na úrovni technickej dokumentácie a sú stanovené odhadom bez podrobnejších údajov: surovínové zdroje a ich spôsob získavania, prístupové cesty k stavbe (nároky na dopravu), stavebné dvory, lokality pre uloženie prebytkových materiálov z výkopov. V Správe sa uvádza počet asanovaných 29 rodinných domov, 3 rekreačné objekty a 3 výrobné objekty.

#### *II. Údaje o výstupoch*

##### *Ovzdušie*

Sú charakterizované hlavné zdroje bodové, plošné a líniové. Vzhľadom k tomu, že na diaľnici sa predpokladá výstavba tunelov rôznych kategórií majú byť v tejto kapitole uvedené údaje o produkcii škodlivín z hľadiska charakteru bodových zdrojov (portály, výdychy). Podrobné údaje budú obsiahnuté v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

### *Voda*

Predpokladané zdroje znečistenia vôd sú vymenované pre obdobie výstavby a prevádzky diaľnice. Pre obdobie prevádzky sa odhaduje množstvo 620 400 m<sup>3</sup> /rok. Údaje o množstve technologickej vody použitej pri razení tunelov a tak isto o množstve vôd drénovaných tunelmi a vytekajúcich z ústia nie sú uvádzané. Zloženie znečistenej vody sa odhaduje na základe údajov VÚD Žilina z roku 1990.

### *Odpady*

Správa uvádza jednotlivé druhy predpokladaných druhov odpadov, ktoré sa môžu počas výstavby a prevádzky vyskytnúť, spolu s ich kódmi určenými v súlade s kategorizáciou odpadov.

### *Hluk a vibrácie*

Správa sa odvoláva na základné údaje a závery hlukovej štúdie, ktorá je pripojená k Správe ako príloha. Výskyt vibrácií sa nepredpokladá.

### *Doplňujúce údaje*

Obsahujú stručné údaje a zmienky o očakávaných vyvolaných investíciách a významných terénnych úpravách a zásahoch do krajiny s priestorovou špecifikáciou staničenia v trase. Depónie materiálov pri razení tunelov budú isto významným zásahom do krajiny. Problematika vplyvov je uvedená v časti C Správy.

## **ČASŤ C, Komplexná charakteristika a hodnotenie vplyvov**

### ***I. Charakteristika hraníc dotknutého územia***

Hranice dotknutého územia boli ovplyvnené katastrom dotknutých obcí, hranicami ochranných pásiem, hygienickými limitmi a sprostredkovanými vplyvmi diaľnice v priestorovej štruktúre využívania krajiny.

## **II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia**

### **1. Základné charakteristiky prírodného prostredia**

#### *Horninové prostredie*

Kapitola obsahuje veľmi stručné údaje o geologickej stavbe a o geodynamických javoch hodnoteného územia. Ložiska nerastných surovín sú citované z materiálov regionálnej štúdie nerastných surovín okresu Čadca z roku 1993. Údaje dopĺňa prehľad geomorfologických jednotiek.

#### *Ovzdušie*

Údaje pochádzajú z meteostaníc SHMÚ Krásno nad Kysucou, Čadca a Skalitz z rôznych období. Kapitola obsahuje vyčerpávajúce údaje o zrážkach, teplotách a veternosti.

#### *Voda*

Kapitola o vode obsahuje základné hydrologické údaje SHMÚ rieky Kysuce na staniciach v Kysuckom Novom Meste a Čadci. Autori mali doplniť údaje o kvalite vody. Údaje o podzemných vodách sú prevzaté z prác A. Tužinského z roku 1965. Informácie o vode dopĺňa prehľad využívaných vodohospodárskych zdrojov podľa podkladov SEVAK-u v Žiline a samostatnej štúdie k tejto problematike.

#### *Pôda*

Poznanky o pôde sa sústreďujú na informácie o pôdnom type, pôdnom druhu a ich bonite. Poznanky o pôde sú spracované bez označenia zdrojov informácie a základnej orientačnej lokalizácie v trase D18.

#### *Fauna, flóra a vegetácia*

Kapitola obsahuje základnú charakteristiku flóry a fauny, rastlinných a živočíšnych spoločenstiev, so širokým záberom údajov. Biotopy sú zhodnotené a charakterizované na základe reálnych rastlinných a živočíšnych spoločenstiev. Územné systémy ekologickej stability v hodnotenom území sa stali základným zdrojom pre identifikáciu výskytu ohrozených a chránených druhov rastlín a živočíchov v hodnotenom území stavby D18. Chránené vzácne a ohrozené druhy a biotopy sú uvádzané podľa jednotlivých kategórií ohrozenia, v zmysle IUCN alebo tzv. Červených zoznamov ohrozených druhov. V kapitole sú



naznačené predpokladané biokoridory živočíchov s hľadiska ich významu. Kapitola mohla byť doplnená o špecifické údaje stavov lovných zvierat a ich koridorov.

## **2. Krajina, scenéria, ochrana, stabilita**

Problematika krajiny je spracovaná stručne. Kapitola analyzuje scenériu krajiny, obsahuje základné údaje o chránených územiach krajiny a osobitne chránené druhy živočíchov a rastlín. Kapitola obsahuje prvky R-ÚSES regiónu Kysúc, aj niektoré významné biokoridory lokálneho a regionálneho charakteru z Miestneho ÚSES-u Kysucké Nové Mesto a Krásno nad Kysucou. V grafickom vyjadrení sa vyskytujú určité nepresnosti (na pr. genofondové lokality - Horné Vežiská, Breziny, Alúvium Čerčanky, Šlahorov potok, Moravcovci v k.ú. Čierne a Skalitz). Zoznam vzácných ohrozených a významných taxónov rastlín by mohol byť doplnený o druhy: *Daphne cneorum*, *Prunella grandiflora*, *Ophrys insectifera*, ako aj o mokradné druhy *Lotus uliginosus*, *Carex diandra*, *Eriophorum gracile*, *Pedicularis sylvatica*, *Nymphaea alba*, *Utricularia vulgaris*. Zoznam živočíchov by mohol byť doplnený o ohrozené a vzácne druhy *Anas crecca*, *Anas querquedula*.

## **3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra a kultúrno-historické hodnoty územia.**

Obsahom kapitoly sú informácie čerpané z urbanistických štúdií VÚC okresu Čadca z roku 1996, údajov Okresného odd. ŠÚSR v Žiline - pracovisko Čadca (každoročné prehľady do roku 1996) a údaje zo Sčítania ľudu z roku 1991. Celá kapitola je prehľadná a podáva komplexné informácie o obyvateľstve (vývoj obyvateľstva, štruktúra podľa vekových skupín a ekonomická aktivita), sídlach, priemyselnej a poľnohospodárskej výrobe, lesnom hospodárstve, doprave, produktovodoch, službách, rekreácii, kultúrnych a historických pamiatkach ako aj o archeologických lokalitách.

## **4. Kontaminácia, zraniteľnosť a únosnosť prostredia**

Správa charakterizuje znečistenie ovzdušia okresov Čadca a Kysucké Nové Mesto na základe údajov o ročných množstvách emisií zo stacionárnych zdrojov (1996) a prehľadu veľkých zdrojov znečistenia (1996). Charakteristiku znečistenia dopĺňa výpočet ročnej produkcie emisií na významných komunikáciách okresov (cesta I/11 a II/487). Údaje o znečistení povrchových a podzemných vôd sú čerpané z údajov SHMÚ (1993-1994). Kontaminácia pôd a ohrozenie eróziou sú zaradené v kategórii A hygienických limitov. Analýza znečistenia je doplnená údajom o skládkach a prehľad faktorov ohrozenia vodných a suchozemských biotopov aktivitami človeka. Zdravotný stav zohľadňuje výskyt chorôb a mortality obyvateľstva z rokov 1990 a 1991. Súčasný zdravotný stav podľa údajov MZ SR, ktorý je každoročne publikovaný v každom okrese štátu by umožnil presnejšiu informáciu.

### **5. Ekologická únosnosť**

V kapitole je charakterizovaná zraniteľnosť horninového prostredia, reliéfu, povrchových a podzemných vôd, pôd, ovzdušia, vegetácie, živočíšstva a ich biotopov, zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka. Syntéza zraniteľnosti bola autormi Správy obmedzená na klasifikáciu hodnoteného územia stavby D18 do troch stupňov zraniteľnosti - prostredie s vysokou, strednou a nízkou zraniteľnosťou. Určitým nedostatkom tejto kapitoly, že závery neboli vyjadrené graficky do mapy.

### **6. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa činnosť nerealizovala**

Nulový variant je hodnotený z hľadiska vplyvov na sociálne prostredie, vplyvov na abiotické a biotické zložky krajiny, na sídla a inú činnosť človeka. Do kapitoly sú zaradené najdôležitejšie informácie o znečistení ovzdušia a zaťažnosti hlučnosťou, odhady prekročenia hygienických limitov v rokoch 2005, 2015 a 2025 ako aj o počte zasiahnutých obyvateľov.

### **7. Hodnotenie súladu činnosti s ÚPD**

V Správe sa konštatuje stav vypracovaných ÚPD dokumentácií. Trasa diaľnice D18 je obsiahnutá v dokumentácii Koncepcia územného rozvoja Slovenska - KURS (1997) a v ÚPN-VÚC Žilinský kraj (1998). Obce, ktorých katastrálnymi územiami bude prechádzať trasa D18 majú schválené územné plány staršieho dátá, teda bez trasy diaľnice.

### **8. Mapové prílohy**

Správa obsahuje grafické prílohy:

Výkres č. 1 : Mapa súčasného stavu životného prostredia v M1: 10 000 v podobe orthofotomapy so zakreslením základných údajov.

Výkres č. 2 : Mapa vplyvov a navrhovaných opatrení v M1: 10 000 v podobe orthofotomapy so zakreslením základných údajov.

Príloha výkresu 6/A : Úsek Bukov - Podzávoz -Modrý variant v M1:10 000 v podobe orthofotomapy.

Príloha výkresu 6/B : Úsek Bukov - Podzávoz -Zelený variant v M1:10 000 v podobe orthofotomapy.

Príloha výkresu 6/A : Úsek v k.ú. Čierne, variant X v M1:10 000 v podobe orthofotomapy.

Textová časť je doplnená obrázkovými schémami ako vysvetlivky k textu.

Konštatujem, že osnova pre vypracovanie Správy o hodnotení vplyvov D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité na životné prostredie daná Zákomom bola v plnom rozsahu dodržaná. Správa je spracovaná prehľadne a zrozumiteľne. Členenie jednotlivých kapitol a častí je zvolené tak, aby Správa bola zrozumiteľná aj pre laickú verejnosť. Grafické úpravy sú výstižné a veľmi dobre ilustrujú celú prácu.

Rozsah hodnotenia stanovený Ministerstvom životného prostredia bol naplnený a Správa dáva odpovede na problematiku vplyvov diaľnice v takej hĺbke, ako to umožnili dostupné informácie a odborné zistenia. Umožňuje to rozhodnúť o činnosti bez pochybností.

## **B./ STANOVISKÁ PODĽA §18 ZÁKONA**

K Správe boli posudzujúcimi orgánmi doručené stanoviská uvedené v úvode posudku. V tejto časti sú uvádzané stručné charakteristiky obsahu stanovisk.

### ***1. Dopravoprojekt a.s. Bratislava, zo dňa 27.9.1999, ing. T. Tóth.***

Stanovisko k požiadavke občanov obce Svrčinovec č. 6 o posune trasy o 100 - 300m. Požadovaný posun trasy D18 v lokalite Pod Grapami by spôsobil čiastočnú likvidáciu obytnej zástavby osady pod Grapami a v osade Pod Hájom. Navyiac posun by spôsobil porušenie technických parametrov diaľnice.

Stanovisko k poznámke občanov č. 9, že projektant nepozná reliéf v lokalite Furmanec a polemike o potrebe stavby tunela Svrčinovec. V stanovisku sa uvádza celý postup projektovania, cieľ terénneho prieskumu a znalostí geologických pomerov lokality.

### ***2. Stanovisko obce Kysucký Lieskovec, zo dňa 19.9.1999, Viera Červienková, Ficek Štefan, Chupáč František, Ondrejáš Rudolf, Poliačková Rozália, Franková Štefánia.***

V súvislosti so stavbou D18 riešiť prechod pre peších v profile mosta do Ochodnice ponad Kysucu (terajší most) do železničnej stanice Ochodnica.

Riešiť zastávky expresných autobusov.

Posunúť vyššie malé parkovisko od obce.

Vybudovať účinnú protihlukovú bariéru pozdĺž D18 a popri súčasnej ceste I/11.

Vybudovanie súbežných priepustov u cestného telesa I/11 a D18 ako ochrana pri rozvodnení rieky Lodňanky.

### ***3. Stanovisko petičných výborov obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, mestská časť Čadca - Podzávoz, zo dňa 27.9. , za petičný výbor občania Anna Plichtková, obec Čierne a Pavol Homola, Čadca.***

Nesúhlasné stanovisko k Správe a trasovaniu D18 vo variante III (B). Občania sa domnievajú, že neboli porovnané vzájomne kritéria trasovania variantu III (B), variantu Oščadnica a variantu X. Výber variantu III(B) považujú za neobjektívny a jednostranný. Navrhujú ako najoptimálnejší variant Oščadnický, resp. variant X.

Občania vyjadrujú nesúhlas s výsledkami hodnotenia vplyvu imisí v lokalite Čadca-Podzávoz, vyslovujú názor, že nebol hodnotený kumulatívny vplyv škodlivín v ovzduší zo železnice a vplyv blízkosti Katovickej a Ostravskej aglomerácie, neboli hodnotené extrémne zlé podmienky dané geografickou polohou Čadčianskej kotliny, neboli hodnotené okolnosti zaradenie mesta Čadca do V. triedy ohrozených oblastí, veľký počet emisných dní v priebehu roka.

Občania vyslovujú názor, že trasovanie D18 vo variante III(B) v km 18,5 bude mať za následok likvidáciu, resp. ovplyvní 10 vodných zdrojov, bez náhrady.

Občania vyjadrujú nesúhlas s výsledkami hodnotenia vplyvu hluku, škodlivín v ovzduší, vibrácií, škodlivín vo vode v dôsledku splachu vozovky za dažde v lokalite Svrčinovec, Čierne, Skalité. Vyslovujú názor, že trasovanie vo variante III(B), ktoré je vedené v blízkosti 20 m od obytných domov ohrozuje životné prostredie a zdravie 18 tisíc obyvateľov. V uvedených lokalitách dochádza navyše ku kumulatívnej vplyvu 3 plánovaných dopravných koridorov a blízkosti Ostravskej a Katovickej aglomerácie.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B), ktoré ovplyvňuje preložky rieky Čierňanky a Čadečky, ktoré sú označené ako regionálny biokoridor.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B) v lokalite Svrčinovec, Skalité, Čierne a Čadca-Podzávoz. Uvádzajú, že táto trasa bude mať nepriaznivé vplyvy na bezpečnosť dopravy, výskyt havárií v dôsledku veľkej dĺžky zosuvného pásma v trase a konfigurácie terénu (stiesnený priestor, množstvo mostov a tunelov). Prekládka rieky Čierňanky bližšie k obydliam, prehĺbenie koryta rieky, kotvenie pilierov mostov v toku rieky, bude mať za následok infiltráciu vody do okolia a väčšie riziko záplav, presmerovanie toku pri záplavách.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B). Variant nerieši dopravnú situáciu v centre mesta Čadca a okolitých obciach a predpokladá sa, že dopravné zaťaženie bude nezmenené. Variant III (B) okrem iného znemožňuje prepojenie Váhu, Odry a Visly ako medzinárodnej vodnej cesty, schválenej v roku 1995.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B) v lokalite Svrčinovec, Skalité a Čadca - Podzávoz z hľadiska finančných nákladov. Porovnávajú, že variant III (B) je o 10 km dlhší a drahší o 10 miliárd, ako variant cez Oščadnicu.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B) v lokalite obce Čierne, Skalité, Svrčinovec, Čadca - Podzávoz z hľadiska vplyvov na bariérový efekt. Vyslovujú názor, že 300 obytných

domov bude ohrozených zhoršenými podmienkami spojenia obchádzkami, hlavne v zimnom období.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B) v lokalite Čadca-Podzávoz - priestor križovatky a Strediska údržby. Tento priestor považujú za najvýhodnejší pre budovanie budúceho priemyselného objektu s účasťou zahraničného investora.

Občania nesúhlasia s uložením 25 000m<sup>3</sup> vyťaženej zeminy z tunelov do lokality potoka Čadečka, kde je plánované zriadenie vodnej nádrže pre plánovanú vodnú cestu Váh - Odra.

Občania preferujú variant Oščadnický, okrem iného aj z dôvodov rozvoja turistiky v oblasti Veľká Rača.

**4. Stanovisko Obecného úradu Obec Oščadnica, zo dňa 27.9. 1999, starosta Dr. Milan Šulgan CSc.**

Obec Oščadnica nemá voči predloženej Správe výhrady a so Správou súhlasí, je však potrebné brať ohľad na pripomienky obyvateľov prednesené na verejnom prerokovaní dňa 18.9.

**5. Stanovisko Mestského úradu Čadca, odd. dopravy, spojov a VPP, zo dňa 4.10.1999, Dr. A.Malíková, primátorka mesta.**

Mesto Čadca preferuje „pôvodnú“ červenú alternatívu trasy D18 s dôvodov menšieho počtu asanovaných rodinných domov.

**6. Pripomienky občana Ing. M. Maschlák, Čadca, Ševca 229, datovaný príjem 6.10.1999.**

Občan M. Maschlák nesúhlasí s variantom III a preferuje variant Oščadnický. Poukazuje na okolnosti výšky nákladov pri realizácii variantu III, nesúlad v zámeroch dopravného prepojenia medzi Českou republikou a Slovenskom - modernizácia prepojenia Makov - Žilina (nie diaľničné prepojenie) a diaľničné prepojenie ČR - Trenčín. Dopravné prepojenie Poľska a Slovenska v lokalite Skalité - Serafinov (nie diaľničné prepojenie).

Vyslovuje nevýhody variantu III: nerieši dopravnú situáciu centra Čadca, veľké množstvo asanovaných objektov, bariérový efekt, záber lokalít na úkor budúceho priemyselného závodu v Čadci, nesúlad so zámerom stavby vodnej cesty, vedenie trasy v nepriaznivých geografických a geologických podmienkach, križovanie 2x železnice.

**7. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 20.9.1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

Nemá námietky k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre Diaľnicu D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité. C

**8. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 22.3.1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

V stanovisku sa uvádza , že v úseku km 0,000 - 21,90 navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nachádza v k.ú. Ochodnica chránené ložiskové územie Ochodnica určené na ochranu výhradného ložiska paleogénnych pieskovcov proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania.

**9. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 6.7. 1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

V stanovisku sa uvádza , že v úseku km 21,900 - KÚ navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nenachádzajú žiadne chránené ložiskové územia.

**10. Stanovisko Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Bratislava, zo dňa 21.9. 1999, ing. G. Végh, riaditeľ odboru cestného hospodárstva**

Výsledky Správy o hodnotení považujeme za reprezentatívne a určujúce. Pri spoločnom formulovaní záverečného stanoviska budeme prihliadať aj na posudok a došlé stanoviská k Správe.

**11. Stanovisko Obce Svrčinovec, zo dňa 7.10.1999, Ing. Strýček Anton, starosta.**

Obec Svrčinovec nemá závažné výhrady k Správe o hodnotení vplyvov diaľnice D18 KNM - Skalité. Súčasne však dopĺňa nasledovné pripomienky:

Vzhľadom na negatívny postoj obyvateľov osád, ktorými trasa D18 prechádza žiada riešiť adekvátnou kompenzáciou straty dotknutých častí minimálne technickými a organizačnými opatreniami (požadovaná infraštruktúra, projektové a finančné zabezpečenie).

Z hľadiska vplyvu stavby diaľnice na povrchové a podzemné vody a v dôsledku budovania zárezov telesa žiada vybudovať v predstihu vodovodný rad a lapače z povrchu diaľnice.

Z hľadiska vplyvu bariérového efektu diaľnice bude časť obce izolovaná: osada Pod Hájkou, Pod Grapami. Obec žiada vybudovanie nových prístupových komunikácií k izolovaným častiam obce.

Obec súhlasí s variantom vedenia diaľnice tunelom.

Obec žiada doplniť údaje o vplyvu škodlivín v ovzduší, tento vplyv kompenzovať pomocou v plynofikácii.

V stanovisku Obce sú predložené opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov stavby D18:

výstavba protihlukovej bariéry,

zabezpečenie zdrojov pitnej vody v ohrozených častiach obce: Pod Grapami, U Blažkov, U Matiaška,

zabezpečenie monitoringu v lokalite obce v km 21,8 - križovatka Svrčinovec,

postrekovanie ciest v priebehu výstavby diaľnice, odstraňovanie odpadov a realizácie ochrannej diaľničnej zelene..

#### **12. Stanovisko obce Skalité, zo dňa 21.9. 1999, Ing. Potočár Jozef, starosta.**

V Stanovisku sa komentuje priebeh prípravy stavby diaľnice a vysvetľujú stanoviská, ktoré zaujala obec k spracovaniu technickej štúdie D18, k Zámeru podľa zákona č. 127/94, a k posúdeniu DUR pre D18:

V Obecnom zastupiteľstve (ďalej OZ) bol 13.9.1996 schválený variant č. 4 (Ošadnica - Skalité) a zamietnutý variant III.

V OZ bol 18.10. 1996 schválený variant III (Čadca - Svrčinovec- Čierne- Skalité),

V OZ bol 26.1. 1998 schválený „ zelený“ variant s podmienkou, aby vyústenie tunela pod Poľanou bolo za jestvujúcim cintorínom, s pokračovaním svahom Pohorka za účelom vylúčenie negatívnych vplyvov trasy D18 v súvislej zástavbe.

V OZ bol dňa 22.6.1998 podporený variant X .



V Stanovisku Obce Skalité zo dňa 21.9.1999 sa konštatuje nesúhlas s variantom III a odporúča sa pokračovať projekčne vo variante X. V Stanovisku sa konštatuje, že požiadavky na technickú prípravu a realizáciu stavby sú obsiahnutom v predošlých stanoviskách.

**13. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, zo dňa 13.8.1999, Ing. P. Galvánek.**

Z dôvodov migračného koridoru vysokej zveri v úseku Skačkov pri obci Dunajov navrhujeme vybudovanie migračného podchodu s oplotením diaľnice v danom úseku. Ďalším migračným koridorom je lokalita Hraničná pri obci Povina, kde dochádza k častým stretom motorových vozidiel s raticovou zverou.

**14. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor požiarnej ochrany, zo dňa 7.9.1999, ing. F.Kubišta, náčelník.**

Odbor požiarnej ochrany nemá k Správe o hodnotení námietky.

**15. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor regionálneho rozvoja a IOV, zo dňa 20.9.1999, Ing. Eubomír Jaško, ved. odboru.**

Odbor regionálneho rozvoja a IOV nemá k Správe závažných pripomienok.

**16. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, katastrálny odbor, zo dňa 9.9.1999, ing. Dušan Húšťava, ved. odboru.**

Katastrálny odbor nemá k projektu podstatné pripomienky.

**17. Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, zo dňa 20.9.1999, Ing. Daria Štefanovičová, riaditeľka Inšpektorátu.**

Zabezpečiť počas výstavby diaľnice v dôsledku zvýšenej prašnosti udržiavanie prístupovej cesty v bezprašnom stave, nákladnú dopravu v čo najväčšej miere odkloniť od obytných sídiel.

Konštatuje, že účinnosť protihlukových opatrení je dostatočná.

V prípade realizácie stavby sa javí mimoriadna potreba zabezpečiť kvantitatívnu a kvalitatívnu ochranu významného vodného zdroja pre pitné účely Kysucký Lieskovec a v úseku Svrčinovec - Skalité. Pri ich negatívnom ovplyvnení z činnosti diaľnice je potrebné

zabezpečiť napojenie územia na skupinový vodovod Bystrica - Čadca - Žilina, alebo zabezpečiť náhradné vodné zdroje priamo v zasiahnutých územiach

Konštatuje, že výstavbou diaľnice sa znižujú zdravotné riziká spôsobené obyvateľom regiónu nadlimitnými koncentraciami škodlivín na pôvodnej ceste I/11.

**18. Pripomienky k Správe o hodnotení vplyvov, podané prostredníctvom petičného výboru Čierne, zo dňa 21.9.199, Anton Štetiar, Čierne.**

Pripomienky sú deklarované Petičným výborom ako pripomienky Výskumného ústavu dopravného, bez ďalšej identifikácie ( sú vyhotovené v podobe faxovej správy s dátumom 27.8.1999).

Rozostavaný úsek Oščadnica - Čadca (obchvat Čadce) nie je v kolízii s budúcou vodnou cestou E 81.

Z hľadiska výstavby vodnej cesty E81 sa javí nereálne budovať preložky a úpravy rieky Čierňanka, Čadečka a iné potoky ako aj budovať obojstranné odpočívadlo Čierne,

Trasovanie D18 v údolí Čierňanky je najmenej vhodným koridorom pre výskyt hmiel, námraz, možností vzniku povodní. V lokalite sú početné vodné zdroje. Trasa D18 značne znehodnocuje migračné koridory a prírodné prostredie kopaničiarskeho typu.

V Správe je nesprávne a tendenčne formulované zastúpenie vodnej dopravy v rámci kapitoly o doprave a dopravných plochách. Nasleduje prehľad dohovorov na medzinárodnej úrovni pre túto vodnú cestu.

V Stanovisku sa doporučuje, aby pre štátnu expertízu v zmysle zákona č. 254/98 Z.z. bola vypracovaná alebo doplnená - posudzovaná štúdia o hodnotení vplyvov na životné prostredie aj o problémy pre trasovanie diaľnice v úseku Oščadnica Píla - Oščadnica - Skalité Serafinov-št. hranica SR/PR tak, aby rozhodnutia - Protokol zo správy expertízy bol objektívny pri zohľadnení všetkých súčasných a budúcich faktorov, ktoré trasa diaľnice môže ovplyvňovať.

Nie je prijateľné, aby vhodná lokalita pre uloženie 25.000 m<sup>3</sup> vyťaženého materiálu z tunelu Korelica bola dolina potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

Stanovisko obsahuje ďalšie argumenty v prospech trasovania D18 cez Oščadnicu Pílu-Skalité Serafinov - št. hr. SR/PR. Medzi tie hlavné patrí: trasovanie v menej náročnom horskom

teréne, väčšej vzdialenosti od sídiel, kratšia dĺžka trasy o 10 km s menším počtom mostov a bez tunelov.

**19. Stanovisko Okresného úradu Čadca, odbor životného prostredia, zo dňa 29.7.1999, ing. František Kužma, ved. odboru.**

Navrhnuté opatrenia Správy na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu sú v súlade s požiadavkami orgánov štátnej správy a zodpovedajú súčasnému stavu technického pokroku.

Z hľadiska ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva doporučuje sa prijať pôvodný variant bez pripomienok.

Kompenzačná opatrenia doplniť o náhradné zásobovanie vodou za miestne vodné zdroje zasiahnuté výstavbou D18.

**20. Stanovisko Okresného úradu Čadca, odbor životného prostredia, zo dňa 20.9.1999, ing. František Kužma, ved. odboru.**

Líniová stavba je situovaná v súlade so schváleným ÚPN VÚC Žilinského kraja

V úseku Čierne - Skalité sa OÚ stotožňuje so záverečnými odporúčaniami Správy o hodnotení. V úseku Čadca , Bukov-Podzávoz sa nestotožňuje s výsledkom Správy. Zdôvodňuje sa to neobjektívnym hodnotením počtu asanovaných objektov v jednotlivých alternatívach. Za najpriateľnejší variant sa považuje pôvodný variant (červený).

Drozdov potok, Prašivý potok v k.ú. Krásno nad Kysucou riešiť ako podchod vo výške 2,6 m pre väčšie živočíchy. Ostatné premostenia dimenzovať aspoň na parametre pre menšie semiterestrické živočíchy.

Úpravy tokov a spevňovanie brehov realizovať spôsobom prírode blízkym. Úpravy potokov Čadečanka a Čierňanka obmedziť resp. vylúčiť.

Oplotiť genofondové plochy počas výstavby (Jozefikov, Breziny, Pod Oščadnicou, Markov potok, Šlahorov potok, Moravcovci).

Vylúčiť depóniu v lokalite Moravcovci pre výskyt mokrade a rašeliniska.

V úseku Čadca - Podzávoz sa doporučuje variant červenej trasy so zachovaním 2 ks líp u Ševca.

V úseku Čierne - Skalité sa doporučuje variant X z hľadiska zachovania brehových porastov toku Čierňanky, zachovania genofondových plôch a biotopov funkčných pasienkov pri križovatke Čierne a zachovanie lepšej priechodnosti živočíchov pod premostiami.

Variant I. sa považuje za nevýhodný z hľadiska trasovania D18 v toku Čierňanky.

**21. Stanovisko občana Ramšák Milan, zo dňa 8.9.1999, Skalité.**

Nesúhlasí s trasovaním diaľnice v koridore Čadca- Svrčinovec- Čierne - Skalité z dôvodov zvýšených nákladov na prepravu, zvýšený vplyv emisií, hluku a záberu PFF a LPP.

Vplyvom stavby (mostný objekt, protihlukové steny) sa mu znehodnocuje pozemok a obytný dom s dôsledkami na zatienenie, zvyšovanie nákladov na teplotnú situáciu v dome v zimnom období. Obáva sa aj devastácie okolia domu počas výstavby a možnosti statického narušenia.

**22. Stanovisko ministerstva kultúry SR, Sekcia kultúrneho dedičstva a miestnej kultúry, zo dňa 8.9. 1999, Dr. Peter Maráky, gen. riaditeľ.**

Obsahuje stanovisko za oblasť pamiatkovej starostlivosti.

Z hľadiska kultúrnych pamiatok a kultúrneho dedičstva je potrebné zapracovať aj lokality v zmysle zákona o štátnej pamiatkovej starostlivosti s príslušnými dotknutými kategóriami - kultúrne pamiatky, ochranné pásma, pamiatkové rezervácie, pamiatkové zóny.

Vplyvy na pamiatky, štruktúru sídiel, architektúru a stavby je potrebné doplniť aj o vplyv v lokalitách označených na obr. č. 2 ako asanácie s určením o aké stavebné objekty sa jedná, či nie sú predmetom pamiatkového záujmu v zmysle zákona SNR č. 27/1987 Zb. o štátnej pamiatkovej starostlivosti.

V Správe nie je zohľadnený vplyv na kultúrno - historický potenciál krajiny a na kultúrne dedičstvo.

Upozorňuje na rozdiely v počte archeologických lokalít a území s archeologickými nálezmi. Správe sa vyčíta, že neuvádza zabezpečenie realizácie výskumu a ani je nezaradila do opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov činnosti.

V závere stanoviska sa poukazuje na neurčitosti, resp. len približné lokalizácie archeologických lokalít (území).

**23. Stanovisko Ministerstva pôdohospodárstva SR, odbor životného prostredia, zo dňa 7.9.1999, Ing. Trebatický Rudolf, riaditeľ odboru.**

Z hľadiska ochrany PPF požaduje sa rešpektovať pri výstavbe ustanovenia zákona SNR č. 307/92 Zb. o ochrane PPF.

V úseku D18 v k.ú. Čadca (km 16,0 -19,0) odporúča sa realizovať zelenú alternatívu z hľadiska najmenšieho odňatia kvalitných poľnohospodárskych pôd.

V úseku k.ú. Čierne - Skalitz odporúča sa z hľadiska ochrany pôd realizovať variant X.

**24. Stanovisko ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor vodnej dopravy, zo dňa 8.9.1999, Ing. Haviar Vladimír, riaditeľ odboru.**

Analytickú časť Správy - Doprava a dopravné plochy žiada opraviť a doplniť text: Vážska vodná cesta E81 vrátane napojenia na Odru cez Olšu E-30 je už v súčasnosti zakotvená v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN). Postupnosť jej výstavby bude vyjadrená v „Modrej knihe“ EHK OSN, do ktorej bude zapracované aj vyjadrenie, podľa ktorého Vážska vodná cesta na úseku Komárno - Hlohovec bude mať kvalifikačnú triedu VI.a a na úseku Hlohovec-Žilina vrátane prepojenie na Odru triedu V.a.. Vychádzajúc z tohto oficiálneho zámeru MDPT SR a v súlade s oznámením sekretariátu odboru vodnej dopravy EHK OSN dňa 7.7. 1999 nie je možné predpokladať, že sú to len teoretické úvahy. Okrem zohľadnenia trasy vodnej cesty v Čadci je potrebné zohľadniť aj akvatóriu a teritóriu tohoto prístavu a jeho napojenia na cestnú a železničnú sieť.

Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou č. 6 pre uloženie 25.000 m<sup>3</sup> vyťaženého materiálu z tunelu Horelica bola dolina potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

**25. Stanovisko ministerstva obrany SR, Úrad ministerstva, Odbor výkonu štátnej správy, zo dňa 17.8.1999, riaditeľ odboru.**

K vplyvom na životné prostredie výstavbou úseku diaľnice D18 nemáme pripomienky. Je potrebné dodržiavať technické parametre cesty (podjazdné výšky, únosnosť mostov, profily tunelov a pod.).

**26. Stanovisko Petičného výboru obce Čierne k záverečnej správe SSC o hodnotení vplyvov, zo dňa 16.8.1999, za petičný výbor občania: Anton Grochal, Anna Plichtíková, Anton Štetiar, František Štetiar, Čierne.**

Napriek prijatému uzneseniu obce Čierne, v ktorom vyslovila obec súhlas s trasovaním variantu III(B) s dodatkom, že v lokalite u Fonšov, Moravcova Vyšňanov bude trasa odklonená do väčšej vzdialenosti od obydľí občanov, petičný výbor nesúhlasí s uznesením a žiada, aby bola diaľnica trasovaná cez Oščadnicu alebo podľa variantu X.

**27. Stanovisko (sťažnosť) občana Dominika Gocála, Skalité, zo dňa 15.12.1999.**

Občan D. Gocál vyslovuje nesúhlas s trasovaním diaľnice D18 v blízkosti svojho bydliska obce Skalité. Obáva sa, že jeho dvojbytovka sa bude búrať k vôli diaľnici. V sťažnosti poukazuje na zosuvné územie v lokalite stavby premostenia diaľnice a ďalšie negatívne vplyvy prevádzky na diaľnici (emisie, vplyv posypových solí v zimnom období na vody a pod.).

**28. Stanovisko SAŽP, Centrum environmentalistiky a informatiky, Banská Bystrica, zo dňa 7.9.1999, Ing. Vladimír Benko, riaditeľ.**

Požiadavka na zmenu smerového a výškového riešenia napojenia cesty III/01161 do Dunajova z hľadiska zachovania lokality mokradného charakteru.

Požiadavka riešenia 1-2 premostení v lokalite medzi Kysuckým Lieskovcom a Krásnom nad Kysucou ako podchod pre väčších živočíchov.

Požiadavka prehodnotenia navrhovaných úprav tokov s uprednostnením úprav zachovania štrkovej vrstvy dna toku a zachovania brehových porastov toku. Vylúčiť úpravy Šlahorovho potoka s predpokladom odsunu trasy diaľnice.

Požiadavka na oplotenie genofondových lokalít a mokradí v trase D18 v etape výstavby (Horné Véziská, Jozefkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Merkov potok, Šlahorov potok, Moravcovci)

Požiadavka na vylúčenie depónie v lokalite Moravcovci z dôvodov zachovania mokrade a rašeliniska.

Požiadavka na posun trasy v km 29,10 z dôvodov kolízie s GL Moravcovci.

Požiadavka na rekonštrukcie brehových porastov ako kompenzačné opatrenie.

V úseku Čadca - Podzávoz sa doporučuje variant červenej trasy so zachovaním 2 ks líp u Ševca.

V úseku Čierne - Skalité sa doporučuje variant X z hľadiska zachovania brehových porastov toku Čierňanky, zachovania genofondových plôch a biotopov funkčných pasienkov pri križovatke Čierne a zachovanie lepšej priechodnosti živočíchov pod premostiami..

Variant I. sa považuje za nevýhodný z hľadiska trasovania D18 v toku Čierňanky.

## **C./ ÚPLNOSŤ ZISTENIA KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH VPLYVOV ČINNOSTI VRÁTANE ICH VZÁJOMNÉHO POSOBENIA**

### **1./ Vplyvy na obyvateľstvo**

Medzi negatívne vplyvy diaľnice na obyvateľstvo zaraďuje Správa znečistenie ovzdušia, hlučnosť a psychickú záťaž.

Podkladom pre závery vplyvov imisí z dopravy je imisná situácia. Podľa jej výpočtov k priamemu zásahu obyvateľstva zvýšeným množstvom škodlivín, prekročujúcim krátkodobý hygienický limit  $\text{No}_x$  200  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  na cestách č. I/11 a II/487 v súčasnom období na celom sledovanom úseku Kysucký Lieskovec - Skalité nedochádza. V prípade, že by sa D18 nevybudovala (tzv. nulový variant) bude dochádzať v roku 2005 k prekročeniu hygienického limitu škodlivín na úseku cesty I/11 medzi odbočkou na Ošhadnicu a Čadcou. Bude sa jednať o zásah približne 3200 osôb. V ďalšom vývoji sa predpokladá pokles hladiny exhalátov z hľadiska obnovy automobilov resp. sprísnením emisných kontrol vozidiel. Po výstavbe diaľnice D18 predpokladá imisná štúdia mierne zhoršenie súčasného stavu v úseku Kysucký Lieskovec - Čadca, ktorý spôsobí doprava na diaľnici vedenej v blízkosti zastavaného územia.

Zvýšená produkciu CO v tuneloch sa môže prejaviť pri mimoriadnom zhoršení klimatických podmienok alebo za vzniku kolóny vozidiel.

Hluková štúdia (modelový prípad) prezentuje zaťaženie hlukom pre 5 563 osôb žijúcich v blízkosti dopravnej línie ciest I/11 (KNM - Krásno nad Kysucou- Čadca- Svrčinovec) a II/487 v úseku Svrčinovec-Čierne-Skalité v období roku 1995. V úsekoch budovanej diaľnice, kde budú prekročené ekvivalentné limity hluku  $\text{LA}_{\text{eq}}$  (dB) budú realizované protihlukové bariéry.

Správa hodnotí ako zámer výstavby diaľnice narušil pohodu a kvalitu života obyvateľstva obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, mestská časť Čadca. Negatívne vplyvy sa viažu nielen na hlučnosť a škodliviny v ovzduší ale hlavne na bariérový efekt diaľnice v roztrúsenej zástavbe.

Za metodický nedostatok považujem hodnotenie závažných vplyvov škodlivín do ovzdušia a hlučnosti dopracované výpočtom len u pôvodnej trasy D18, bez výpočtov u ďalších variantov. V multikriteriálnom hodnotení autori uplatnili hodnotený ukazovateľ počet obyvateľstva.



V závere tejto kapitoly sa domnievam, že autori podcenili mentalitu obyvateľov kopaníc. Nemôžem sa stotožniť z tvrdením autorov Správy, že najväčším negatívom variantu X (ktorý mimochodom považujú obyvatelia obcí za „prijateľný“) je tá skutočnosť, že nemyslí na pohodu a kvalitu života generácií nasledujúcich.

## **2./ Vplyvy na prírodné prostredie**

V tejto časti hodnotené vplyvy na nerastné suroviny, geomorfologické pomery, geodynamické javy, ovzdušie, miestnu klímu, pôdu, genofond a biodiverzitu považujem za všeobecné s minimálnou špecifikáciou významných vplyvov a má predovšetkým charakter všeobecného popisu. Významné miesto tu zaujíma posúdenie rizika vyplývajúceho zo vzájomnej interakcie medzi horninovým prostredím a diaľnicou D18 v úseku km 18,000 - 33,070 vypracované autormi Gajdoš V., Ondrášik R. a P. Wagner. Posúdeniu vplyvov D18 na podzemné vody predchádzala štúdia z roku 1998 kde boli hodnotené vplyvy technického charakteru (priame vplyvy) a vplyvy vyvolané činnosťou D18 s dopadom na kvalitatívny a kvantitatívny režim zdrojov.

## **3./ Vplyvy na krajinu**

Kapitola zahŕňa vcelku vyčerpávajúce hodnotenie predpokladaných vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice na štruktúru a využívanie krajiny, scenériu ako aj územný systém ekologickej stability. Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma vykazujú nepresnosti u genofondových lokalít Horné Vežiská, Breziny, Aluvium Čierňanky, Šlahorov potok, ktoré sú navrhované do systému MCHÚ (1998).

## **4./ Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme**

Vplyvy na priemyselnú výrobu, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo a cestovný ruch výstižne hodnotia predpokladané priame a nepriame vplyvy pripravovaného zámeru. Podrobné údaje o vplyvoch na cestnú dopravu obsahuje kapitola dopravno - inžinierske podklady včítane predkladaného smerovania v diaľničných križovatkách, príloha č. 1. Prezentácia zámeru výstavby D18 vyvolala neobyčajný záujem obyvateľstva dotknutých obcí. V Správe prezentovaná aktivita občianskych aktivít občanov (petičné výbory) vyjadrená v hodnotení vplyvu bariérového efektu sa mala prejaviť aj v hodnotení analýzy vplyvov na štruktúru sídiel.

## **5./ Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území**

Kladom tejto kapitola je snaha o presné lokalizovanie a identifikovanie vplyvov v navrhovanej trase D18. Vplyvy sú uvádzané v klasifikácii podľa významnosti ( mínus 1: menej nepriaznivé účinky vplyvu, mínus 2: významné nepriaznivé účinky vplyvu a mínus 3: nepriaznivé účinky).

## **6./ Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi**

Správa prezentuje poznatok autorov, že predpokladané vplyvy stavby D18 boli posúdené v súlade so všeobecne platnými predpismi. Tieto predpisy sú v Správe uvedené v poradí vplyvov alebo zásahov: vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva, sociálne aspekty, ovplyvňovanie sídelnej a kultúrno-historickej štruktúry rekreačných priestorov, zásahu do chránených území a prvkov USES, vplyvov na podzemné a povrchové vody, vplyvov na pôdu, vplyvov z hľadiska odpadového hospodárstva.

## **7./ Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie**

Kapitola obsahuje stručné zhrnutie potencionálnych rizík, ktoré sa môžu na diaľnici počas výstavby a prevádzky vyskytnúť.

## **D./ POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ**

Pre posúdenie hlukových pomerov boli použité predpisy: vyhláška MZ SSR č. 14 z 14.1.1977 o ochrane zdravia pred nepriaznivými účinkami hluku a vibráciami, vyhláška 248/91 Zb. o podmienkach prevádzky motorových vozidiel na pozemných komunikáciách FMD 1991 a metodický pokyn pre výpočet hluku z dopravy, VUVA 1991.

Pre posúdenie množstva emisií z automobilovej dopravy spracovateľ vykonal modelový výpočet imisnej situácie v oblasti K N M, Kysucký Lieskovec - Skalité pre dopravnú situáciu podľa programu SAV.

### **1. Posúdenie dokumentácie k diaľnici D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité, zaoberajúcej sa emisno – imisným vyhodnocovaním jednotlivých úsekov.**

K predloženej dokumentácii máme nasledovné pripomienky:

1. Pri vyhodnocovaní obsahu imisnej časti posudzovanej dokumentácie v nej pre komplexnosť chýba uvedenie vstupných modelovaných reprezentatívnych parametrov posudzovaných úsekov, resp. uvedenie nasledovných náležitostí:
  - započítaná šírka kaňonu,
  - započítaná výška ľavej a pravej strany kaňonu resp. zástavby,
  - započítaná nezastavaná plocha v okolí posudzovaných úsekov v percentách.
2. Z dokumentácie nie je jasné, aké konkrétne emisné parametre boli použité pre odhad množstva emisií v jednotlivých úsekoch za rok, prezentovaný v tabuľkách 5 a 7 imisnej štúdie a tabuľke 41 kapitoly II. Medzi jednotlivými úsekmi a následne vypočítanými ročnými množstvami emisií sú aj napriek zohľadneniu rôznej dĺžky jednotlivých úsekov a intenzity dopravy badať výrazné inkorekcie, ktoré napr. u najvýznamnejšej škodliviny - oxidov dusíka nezodpovedajú relatívne malému rozdielu v špecifickej emisii medzi mestským a mimomestským režimom dopravy.
3. Vypočítané izolácie neprekročovania najvyššie prípustnej imisnej koncentrácie v posudzovanej štúdií zohľadňujú len stav z prevádzkovania mobilných zdrojov emisií z posudzovaných úsekov . Štúdia by mala upozorniť na fakt, že vypočítané koncentrácie nezahŕňujú očakávané imisné hodnoty pozadia .

## **Posúdenie dokumentácie k tunelovým rúram na produkciu kysličníka uhoľnatého a potrebu núteného odvetrania tunela.**

V tabuľkách 16, 17 a 18 časti 6.imisnej štúdie, ktorá posudzuje kvalitu ovzdušia v tunelových rúrach z hľadiska produkcie oxidu uhoľnatého a následných nárokov na vetranie sa uvažuje hodinová produkcia 450 mg CO z jedného vozidla pri voľnobehu. Uvedená hodnota je nesprávna a zhoduje sa s pôvodným znením písm.c, bodu 73 STN 736058 zo dňa 10.8.1987 „Hromadné garáže“. Táto hodnota je teda v pôvodnom znení normy uvedená nesprávne a bola s účinnosťou od 1.10.1998 upravená na  $450 \times 10^3$  mg (zmena a) následne s účinnosťou od 1.10.1989 (zmena b) na hodnotu hodinovej produkcie  $0,5 \text{ m}^3$  (čo predstavuje hodnotu  $592 \times 10^3$  mg CO pri  $15^\circ\text{C}$  a 101,325 k Pa resp.  $625 \times 10^3$  mg CO pri  $0^\circ\text{C}$  a 101,325 k Pa). Hodnota produkcie CO v štúdii je v rádom rozpore aj s hodnotou, uvedenej v odporúčanej metodike pre hromadné garáže doc. Heseka 55mg za sekundu -198g za hod., ktorá predstavuje po prepočte na objemové jednotky produkciu CO cca  $0,167 \text{ m}^3 \times \text{hod.}^{-1}$  [ $15^\circ\text{C}$ , 101,325 k Pa]). V jednotlivých položkách predmetných tabuliek je následne uvedený celý sled nesprávnych údajov, ktoré je potrebné predefinovať. Vzhľadom na to, že prezentovaný nesprávny objem škodlivín CO v tuneli v desiatkach desiatin litra (v jednotkách litrov) za sekundu je v záverečnom prevode na hmotnostné jednotky trojnásobne nadhodnotený sa chyba v konečných výsledkoch znižuje (úvodné rádom podhodnotenie produkcie CO a záverečné rádom nadhodnotenie sa anuluje).

Vzhľadom na poukázané nezrovnalosti v prezentovaných tabuľkách je potrebné túto časť dokumentácie dopracovať v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Ostatné podklady a informácie, s výnimkou vibrácií a radónu, na základe ktorých bola posudzovaná Správa vyhotovená pokladám za dostatočné.

Pre posúdenie rizika negatívnej vzájomnej interakcie medzi horninovým prostredím a telesom diaľnice v úseku km 18,000 až 33,700 bola vypracovaná miera potencionálneho rizika.

V Správe bola použitá metóda multikriteriálneho hodnotenia variantov trás diaľnice. Metóda je založená na párovom porovnaní prvkov, ktoré vykonali špecialisti jednotlivých profesií, participujúcich v rámci projektu. Hodnotenie pracovalo s celkovým počtom 10 kritérií impaktov. Riešitelia Správy použili pri aplikácii metódy multikriteriálneho hodnotenia štandardný systém Expert Choice 9.0.

## **E./ NÁVRH TECHNICKÉHO RIEŠENIA S OHĽADOM NA DOSIAHNUTÝ STUPEŇ POZNANIA**

Návrh technického riešenia zámeru je v súlade s dosiahnutým stupňom poznania a dostupnými technológiami a jeho charakteristika je dostačujúca pre identifikáciu vplyvov zámeru na životné prostredie a posúdenie zmierňujúcich opatrení. Väčšina technických opatrení má štandardné postupy, ktoré odpovedajú záverom Technicko-kvalitatívnych podmienok výstavby diaľnice Slovenskej správy ciest. Navrhované riešenia a opatrenia sú technicky realizovateľné.

## **F./ VARIANTY RIEŠENIA ČINNOSTI**

Ako je v Správe uvedené, v jej častiach A,B,C I-III bolo vypracované hodnotenie vplyvov na životné prostredie vo variante III, ktorý určilo MŽP SR a je obsiahnutý okrem iného aj v DUR. Požiadavka na variantné riešenie v dielčích úsekoch vzniklo počas vypracovania Správy.

Sú hodnotené v častiach Správy C IV varianty:

V k.ú. Čadca, m.č. Bukov-Podzázov – základná trasa – červený variant, modifikovaný variant zelený, modifikovaný variant modrý. Ich porovnanie bolo vykonané multikriteriálnym hodnotením, kde sa použili tieto kritéria: celkové náklady, technická náročnosť stavby, hluková záťaž a vibrácie, imisné zaťaženie obyvateľstva, vplyvy na psychickú pohodu a kvalitu života, zásah do obytnej zóny a iných funkcií plôch sídla, záber pôdneho fondu, vplyv na stabilitu hominového prostredia, vplyv na reliéf, vplyv na podzemné vody. Autori konštatujú v Správe, že zelený variant (alebo zelená alternatíva) je environmentálne najvhodnejšia.

V k.ú. Čierne, základný variant, označený I a modifikovaný variant X. Sú hodnotené v prílohe č. 7 Správy. Porovnanie trás diaľnice vo variante X a variante I je prezentovaný v týchto ukazovateľoch: dopravno-inžinierske podklady, orientačné vyčíslenie stavebných nákladov, nároky na poľnohospodársky fond, inžinierskogeologické podmienky, klimatické podmienky, hlukové pomery, imisné pomery. Okrem toho boli varianty I a X porovnané expertným posudkom rizikovej analýzy D18- miera potencionálneho rizika. Autori Správy porovnali a vyhodnotili varianty podľa vybraných ukazovateľov dopravno-prevádzkových a ekonomických, vplyvov na životné a prírodné prostredie a krajinu, podľa výberu „výhodnosti a nevýhodnosti“ odporučili na ďalšie spracovanie pôvodný variant I.

## **G./ NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTI**

Návrh opatrení je spracovaný v kapitole C IV - Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie.

Územnoplánovacie opatrenia spočívajú v aktualizácii existujúcej ÚPD dotknutých sídiel tak, aby sa vytvorili predpoklady pre vydanie územného rozhodnutia povoľujúcim orgánom.

Technické opatrenia sú vypracované v oddieloch ovzdušie a klíma, hluk, povrchové a podzemné vody, horninové prostredie a reliéf, nerastné suroviny, ukladanie vyťaženého materiálu, biota a poľnohospodárska výroba.

*Ovzdušie a klíma.* Počas výstavby je nutné udržiavať prístupové cesty v bezprašnom stave. V blízkosti obcí zamerať výsadby zelene ako protiexhalačné opatrenie.

*Hluk.* Opatrenia na dosiahnutie zmiernenia vplyvov hlučnosti z cestnej dopravy je umiestnenie protihlukových clon.

*Povrchové a podzemné vody.* Ochrana povrchových a podzemných vôd je štandardne riešené odkanalizovaním vôd stekajúcich z povrchu vozovky a odvedením do recipientov cez sedimentačné nádrže. V etape stavebných prác je potrebné zabezpečiť dodržiavanie hygienických predpisov a manipulačných poriadkov. Úseky, ktoré budú v kolízii s vodnými zdrojmi je ochrana riešená nadštandardnými opatreniami konštrukcie stavby a zimnou údržbou vozoviek inertným materiálom.

*Horninové prostredie.* V nestabilnom prostredí sa bude realizovať sanačné opatrenie vo forme odvodnenia svahov a ich stabilizácia.

Prebytok vyťaženého materiálu sa odhaduje vyše 500 000 m<sup>3</sup> a Správa navrhuje niektoré miesta v lokalite tokov. Presné určenie lokalít budú navrhnuté v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie na základe hydrogeologického, geologického alebo ochrannárskeho prieskumu. V Gregušovej doline ukladať prebytočný materiál nie je možné, je v kolízii s využitím doliny pre plánovanú výstavbu nádrže Lutonka ako súčasť Vážskej vodnej cesty.

*Biota.* Zmierňovanie pôsobenia negatívnych faktorov dopravy je navrhované formou vegetačných úprav ako súčasť diaľničného telesa. Lokality vyžadujúce si osobitnú ochranu sú detailne špecifikované. Navrhujú sa konkrétne opatrenia týkajúce sa významných prvkov

USES ( minimalizácie zásahov do brehových porastov, realizácie migračných podchodov, vytvorenie náhradných biotopov, úpravy tokov a dna tokov ).

*Poľnohospodárska výroba.* V rámci eliminácie vplyvov na poľnohospodársku výrobu sú navrhované preložky poľných ciest a projekty hospodársko-technických úprav pozemkov.

Socio-ekonomické aspekty nápravných opatrení sa budú prejavovať v kompenzácii. Najcitlivejšou otázkou sú majetkové ujmy, obzvlášť zásahy do obytnej funkcie obcí v tesnej blízkosti diaľnice, odškodnenie obyvateľstva, za sanáciu hospodárskych a záhradných objektov a za záber ostatných plôch v blízkosti obytných domov.

Opatrenia vrátane navrhovaného monitoringu sú presne špecifikované na jednotlivé kritické úseky trasy D18 a umožňujú prehľadnú orientáciu v priestore i čase. Sú navrhované na jednotlivé zložky životného prostredia a na jednotlivé etapy prípravy realizácie a prevádzky na diaľnici. Konštatujem, že uvedené opatrenia sú adekvátne a dostatočné, komplexné a technicky a ekonomicky realizovateľné.



## ZÁVER

Z procesu posudzovania stavby diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité je zrejme, že ani jeden zúčastnený subjekt nedal negatívne stanovisko k navrhovanej stavbe ako celku. Kontravéznosť stanovísk zúčastnených subjektov je výrazná v názore na trasovanie diaľnice v lokalitách Čadca - Podzávoz, Svrčinovec, Čierne a Skalité. Nejednotné sú stanoviska verejnosti, ktorého katastrálne územie je dotknuté navrhovanou stavbou. Záporné stanovisko vyjadrila časť občanov prezentovaných petičnými výbormi.

Predložená Správa je súborom informácií charakterizujúcich stav životného prostredia dotknutého územia a hodnotení predpokladaných vplyvov diaľnice na životné prostredie.

Riešenie diaľničného úseku Kysucké Nové Mesto- Skalité navrhované v troch variantoch pre účel Správy o hodnotení označených ako variant modrý, variant zelený a variant X nie sú v rozpore s platnými územnoplánovacími dokumentáciami.

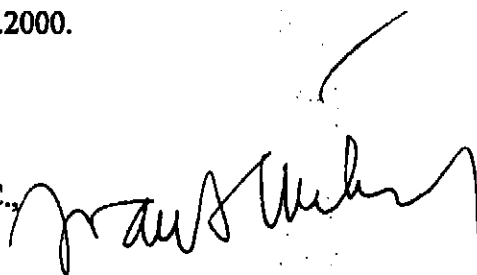
Správa preukázala, že navrhovaná trasa diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto –Skalité vo veľmi zložitom území Kysúc z hľadiska horninového prostredia, členitosti terénu, typu osídlenia (osady), prírodných, najmä klimatických podmienok je optimálna a predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia. Navrhované technické a ostatné opatrenia, (ktoré budú podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie) na elimináciu negatívnych vplyvov sú vyhovujúce a budú vyvážené prínosom pre vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu, ktorý tento úsek diaľnice bezpochyby predstavuje

Na základe zistených poznatkov odporúča sa základný variant v celej dĺžke. V úseku Čadca – Podzávoz sú environmentálne porovnateľné všetky 3 varianty.

Počet strán posudku:36

V Bratislave dňa 31.01.2000.

Ing. Ivan Šembera CSC.



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200

201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300

301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400

## **I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI**

### **1. Názov**

Slovenská Správa Ciest Bratislava

### **2. Identifikačné číslo 003328**

### **3. Sídlo**

Miletičova ul. 19, 820 09 Bratislava

## **II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE**

### **1. Názov.**

Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité.

### **2. Účel**

Účelom stavby je vybudovanie rýchlostnej komunikácie - diaľnice, v optimálnej trase z hľadiska plynulej bezpečnej dopravy z hľadiska vplyvu stavby a prevádzky na životné prostredie.

### **3. Užívateľ**

Slovenská správa ciest, Miletičova ul.19., Bratislava.

### **4. Umiestnenie stavby**

Trasa úseku diaľnice D18 je umiestnená na území okresov Kysucké Nové Mesto a Čadca. Katastrálne sa dotýka sídiel:

okres Kysucké Nové Mesto: Povina, Kysucký Lieskovec, Ochodnica,

okres Čadca: Dunajov, Krásno nad Kysucou, Ošhadnica, Čadca, Svrčinovec, Čierne, Skalité.

## **5. Termín začatia a ukončenia**

## **6. Stručný opis technického a technologického riešenia**

Diaľnica v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité je navrhnutá v parametroch normy STN 73 6101, ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5, s návrhovou rýchlosťou 100km/hod, zníženou v tuneloch na 80 km/hod. Smerové vedenie diaľnice bolo vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby a snahu v maximálnej miere využiť existujúce cesty I. triedy (I/11) prispôsobené dnešnému vedeniu týchto ciest.

### **Základné technické údaje**

Dĺžka trasy 33,430 km

Počet tunelov 3

Dĺžka tunelov 2120 m

Počet mostov 60

Dĺžka mostov 9750 m

### **Popis trasy**

Začiatok hodnoteného úseku diaľnice D18 nadväzuje na diaľničnú križovatku - privádzač Kysucké Nové Mesto - sever. Trasa diaľnice je vedená údolnou nivou rieky Kysuca, v priestore medzi železničnou traťou a riekou Kysuca. Meander Kysuce je premostený a pred Kysuckým Lieskovcom prechádza diaľnica na ľavý breh rieky popri existujúcej ceste I/11 až do priestoru pred vyústením Oščadnickej doliny. V celom spomínanom úseku je diaľnica uvažovaná ako dostavba cesty I/11 na štvorpruh v diaľničných parametroch. V tomto úseku sa nachádzajú dve križovatky. V Krásne nad Kysucou sa nachádza križovatka s cestou II/520 a na vyústení Oščadnickej doliny je lokalizovaná križovatka Oščadnica., napájajúca prostredníctvom existujúcej cesty I/11 mesto Čadca a prostredníctvom cesty III/01 159 Oščadnicu s turistickou oblasťou Veľká Rača. V priestore vyústenia Oščadnickej doliny opúšťa diaľnica líniu súčasnej cesty I/11 a pokračuje v trase realizovaného obchvatu mesta Čadca. Vedením v členitom reliéfe, vo svahu na okraji osídlenia Horelice sa D18 dostáva k tunelu Horelica. Po jeho prekonaní sa dostáva do miestnej časti Bukov. Diaľnica je vedená v prudkom ľavostrannom svahu na brehu Kysuce. V aluviálnej nive na sútoku Bukovského potoka a Kysuce je situovaná križovatka Bukov. Za križovatkou diaľnica pokračuje svahom Turzovskej vrchoviny, po okraji sídla, za železničnou stanicou, v súbehu so železničnou

traťou. Nasleduje premostenie cesty I/11, železničnej trate č. 127 Čadca-Bohumín/Zwardoň, tokov Čadečka a Čierňanka v mieste kde sa končí obchvat Čadce. Trasa pokračuje severovýchodným smerom úpäťm Furmanca na mostnom objekte cez akumuláciu oblasti zosuvu a údolie bezmenného potoka a ďalej v záreze nad osadou u Blažkov. Po mimourovňovom krížení železničnej trate Žilina-Bohumín a cesty I/11 sa na pripojenie využíva križovatka Svrčinovec. Nadväzne na križovatku diaľnice vchádza do tunela Svrčinovec. Za tunelom je trasa vedená striedavo mostnými objektmi a zárezmi. Trasa je ďalej navrhovaná v údolnej nive Čierňanky s potrebou prekládky riečka Čierňanka. Posledná križovatka sa nachádza medzi Čiernym a Skalitým, v priestore poľnohospodárskeho družstva. Až po tunel Poľana je trasa v členitom reliéfe striedavo vedená v zárezoch a mostnými objektmi okrajom mesta Skalité.

### **Variantné riešenia**

Ako je v Správe uvedené, v jej častiach A,B,C I-III bolo vypracované hodnotenie vplyvov na životné prostredie vo variante III, ktorý určilo MŽP SR a je obsiahnutý okrem iného aj v DUR. Požiadavka na variantné riešenie v dielčích úsekoch vzniklo počas vypracovania Správy.

V častiach Správy C IV sú hodnotené varianty:

V k.ú. Čadca, m.č. Bukov-Podzávoz – základná trasa – červený variant, modifikovaný variant zelený, modifikovaný variant modrý. Ich porovnanie bolo vykonané multikriteriálnym hodnotením, kde sa použili tieto kritéria: celkové náklady, technická náročnosť stavby, hluková záťaž a vibrácie, imisné zaťaženie obyvateľstva, vplyvy na psychickú pohodu a kvalitu života, zásah do obytnej zóny a iných funkcií plôch sídla, záber pôdneho fondu, vplyv na stabilitu horninového prostredia, vplyv na reliéf, vplyv na podzemné vody. Autori konštatujú v Správe, že zelený variant (alebo zelená alternatíva) je environmentálne najvhodnejšia.

V k.ú. Čierne, základný variant, označený I a modifikovaný variant X. Sú hodnotené v prílohe č. 7 Správy. Porovnanie trás diaľnice vo variante X a variante I je prezentovaný v týchto ukazovateľoch: dopravno-inžinierske podklady, orientačné vyčíslenie stavebných nákladov, nároky na poľnohospodársky fond, inžinierskogeologické podmienky, klimatické podmienky, hlukové pomery, imisné pomery. Okrem toho boli varianty I a X porovnané expertným posudkom rizikovej analýzy D18- miera potencionálneho rizika. Autori Správy porovnali a vyhodnotili varianty podľa vybraných ukazovateľov dopravno-prevádzkových a ekonomických, vplyvov na životné a prírodné prostredie a krajinu, podľa výberu „výhodnosti a nevýhodnosti“ odporučili na ďalšie spracovanie pôvodný variant I.

**7. Celkové náklady**

Celkové náklady predstavujú 15 184 404 000 Sk /bez DPH/.

### III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Kedy a kto vypracoval správu o hodnotení.

Správe o hodnotení predchádzalo posúdenie Zámeru diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité v dvoch variantoch: variant III v trasovaní Kysucké Nové Mesto - Čadca - Svrčinovec- Čierne - Skalité a variant IV v trasovaní Oščadnickou dolinou do Skalitého. Posudzujúci orgán Ministerstvo životného prostredia SR určil pre ďalšie hodnotenie variant III. Spracovateľom Správy o hodnotení vplyvov je Enviconsult Žilina a správa bola vyhotovená v máji 1999. Koordinátorom úlohy bol Dr. Anton Darnady, zodpovedným riešiteľom úlohy bol Mgr. Peter Hujo.

#### 2. Kedy a kým bola posúdená správa a aké boli stanoviská.

K Správe sú doložené stanoviská subjektov zúčastnených na posudzovaní zámeru stavby diaľnice D18 a ostatných dotknutých orgánov a organizácií:

##### *1. Dopravoprojekt a.s. Bratislava, zo dňa 27.9.1999, ing. T. Tóth.*

Stanovisko k požiadavke občanov obce Svrčinovec č. 6 o posune trasy o 100 - 300m. Požadovaný posun trasy D18 v lokalite Pod Grapami by spôsobil čiastočnú likvidáciu obytnej zástavby osady pod Grapami a v osade Pod Hájom. Navyiac posun by spôsobil porušenie technických parametrov diaľnice.

Stanovisko k poznámke občanov č. 9, že projektant nepozná reliéf v lokalite Furmanec a polemike o potrebe stavby tunela Svrčinovec. V stanovisku sa uvádza celý postup projektovania, cieľ terénneho prieskumu a znalostí inžinierskogeologických pomerov lokality.

##### *2. Stanovisko obce Kysucký Lieskovec, zo dňa 19.9.1999, Viera Červienková, Ficek Štefan, Chupáč František, Ondrejáš Rudolf, Poliačková Rozália, Franková Štefánia.*

V súvislosti so stavbou D18 riešiť prechod pre peších v profile mosta do Ochodnice ponad Kysucu (terajší most) do žel. stanice Ochodnica.

Riešiť zastávky expresných autobusov.

Posunúť vyššie malé parkovisko od obce.

Vybudovať účinnú protihlukovú bariéru pozdĺž D18 a popri súčasnej ceste I/11.

Vybudovanie súbežných priepustov u cestného telesa I/11 a D18 ako ochrana pri rozvodnení rieky Lodňanky.

**3. Stanovisko petičných výborov obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, mestská časť Čadca - Podzávoz, zo dňa 27.9., za petičný výbor občania Anna Plichtíková, obec Čierne a Pavol Homola, Čadca.**

Nesúhlasné stanovisko k Správe a trasovaniu D18 vo variante III (B). Občania sa domnievajú, že neboli porovnané vzájomne kritéria trasovania variantu III (B), variantu Oščadnica a variantu X. Výber variantu III(B) považujú za neobjektívny a jednostranný. Navrhujú ako najoptimálnejší variant Oščadnický, resp. variant X.

Občania vyjadrujú nesúhlas s výsledkami hodnotenia vplyvu imisíí v lokalite Čadca-Podzávoz, vyslovujú názor, že nebol hodnotený kumulatívny vplyv škodlivín v ovzduší zo železnice a vplyv blízkosti Katovickej a Ostravskej aglomerácie, neboli hodnotené extrémne zlé podmienky dané geografickou polohou Čadčianskej kotliny, neboli hodnotené okolnosti zaradenie mesta Čadca do V. triedy ohrozených oblastí, veľký počet emisných dní v priebehu roka.

Občania vyslovujú názor, že trasovanie D18 vo variante III(B) v km 18,5 bude mať za následok likvidáciu, resp. ovplyvní 10 vodných zdrojov, bez náhrady.

Občania vyjadrujú nesúhlas s výsledkami hodnotenia vplyvu hluku, škodlivín v ovzduší, vibrácií, škodlivín vo vode v dôsledku splachu vozovky za dažďa v lokalite Svrčinovec, Čierne, Skalité. Vyslovujú názor, že trasovanie vo variante III(B), ktoré je vedené v blízkosti 20 m od obytných domov ohrozuje životné prostredie a zdravie 18 tisíc obyvateľov. V uvedených lokalitách dochádza navyše ku kumulatívnej vplyvu 3. plánovaných dopravných koridorov a blízkosti Ostravskej a Katovickej aglomerácie.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B), ktoré ovplyvňuje preložky rieky Čierňanky a Čadečky, ktoré sú označené ako regionálny biokoridor.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B) v lokalite Svrčinovec, Skalité, Čierne a Čadca-Podzávoz. Uvádzajú, že táto trasa bude mať nepriaznivé vplyvy na bezpečnosť dopravy, výskyt havárií v dôsledku veľkej dĺžky zosuvného pásma v trase a konfigurácie terénu (stiesnený priestor, množstvo mostov a tunelov). Prekládka rieky Čierňanky bližšie k



obydlíam, prehĺbenie koryta rieky, kotvenie pilierov mostov v toku rieky, bude mať za následok infiltráciu vody do okolia a väčšie riziko záplav, presmerovanie toku pri záplavách.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B). Variant nerieši dopravnú situáciu v centre mesta Čadca a okolitých obciach a predpokladá sa, že dopravné zaťaženie bude nezmenené. Variant III (B) okrem iného zneumožňuje prepojenie Váhu, Odry a Visly ako medzinárodnej vodnej cesty, schválenej v roku 1995.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B) v lokalite Svrčinovec, Skalité a Čadca - Podzávoz z hľadiska finančných nákladov. Porovnávajú, že variant III (B) je o 10 km dlhší a drahší o 10 miliárd, ako variant cez Oščadnicu.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III (B) v lokalite obce Čierne, Skalité, Svrčinovec, Čadca - Podzávoz z hľadiska vplyvov na bariérový efekt. Vyslovujú názor, že 300 obytných domov bude ohrozených zhoršenými podmienkami spojenia obchádzkami, najmä v zimnom období.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu III(B) v lokalite Čadca-Podzávoz - priestor križovatky a Strediska údržby. Tento priestor považujú za najvýhodnejší pre budovanie budúceho priemyselného objektu s účasťou zahraničného investora.

Občania nesúhlasia s uložením 25 000m<sup>3</sup> vyťaženej zeminy z tunelov do lokality potoka Čadečka, kde je plánované zriadenie vodnej nádrže pre plánovanú vodnú cestu Váh-Odra.

Občania preferujú variant Oščadnický okrem iného aj z dôvodov rozvoja turistiky v oblasti Veľká Rača.

**4. Stanovisko Obecného úradu Obec Oščadnica, zo dňa 27.9. 1999, starosta Dr. Milan Šulgan CSc.**

Obec Oščadnica nemá voči predloženej Správe výhrady a so Správou súhlasí, je však potrebné brať ohľad na pripomienky obyvateľov prednesené na verejnom prerokovaní dňa 18.9.

**5. Stanovisko Mestského úradu Čadca, odd. dopravy, spojov a VPP, zo dňa 4.10.1999, Dr. A.Mallková, primátorka mesta.**

Mesto Čadca preferuje „pôvodnú“ červenú alternatívu trasy D18 z dôvodov menšieho počtu asanovaných rodinných domov.

**6. Pripomienky občana Ing. M. Maschlák, Čadca, Ševca 229, datovaný prljem 6.10.1999.**

Občan M. Maschlák nesúhlasí s variantom III a preferuje variant Oščadnický. Poukazuje na okolnosti výšky nákladov pri realizácii variantu III, nesúlad v zámeroch dopravného prepojenia medzi Českou republikou a Slovenskom - modernizácia prepojenia Makov-Žilina (nie diaľničné prepojenie) a diaľničné prepojenie ČR-Trenčín. Dopravné prepojenie Poľska a Slovenska v lokalite Skalité-Serafinov (nie diaľničné prepojenie).

Vyslovuje nevýhody variantu III: nerieši dopravnú situáciu centra Čadca, veľké množstvo asanovaných objektov, bariérový efekt, záber lokalít na úkor budúceho priemyselného závodu v Čadci, nesúlad so zámerom stavby vodnej cesty, vedenie trasy v nepriaznivých geografických a geologických podmienkach, križovanie 2x železnice.

**7. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 20.9.1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

Nemá námietky k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre Diaľnicu D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité.

**8. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 22.3.1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

V stanovisku sa uvádza , že v úseku km 0,000 - 21,90 navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nachádza v k.ú. Ochodnica chránené ložiskové územie Ochodnica určené na ochranu výhradného ložiska paleogénnych pieskovcov proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania.

**9. Stanovisko Obvodný Banský úrad v Prievidzi, zo dňa 6.7. 1999, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu.**

V stanovisku sa uvádza , že v úseku km 21,900 - KÚ navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nenachádzajú žiadne chránené ložiskové územia.

**10. Stanovisko Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Bratislava, zo dňa 21.9. 1999, ing. G. Végh, riaditeľ odboru cestného hospodárstva**

Výsledky Správy o hodnotení považujeme za reprezentatívne a určujúce. Pri spoločnom formulovaní záverečného stanoviska budeme prihliadať aj na posudok a došlé stanoviská k Správe.

**11. Stanovisko Obce Svrčinovec, zo dňa 7.10.1999, Ing. Strýček Anton, starosta.**

Obec Svrčinovec nemá závažné výhrady k Správe o hodnotení vplyvov diaľnice D18 KNM - Skalité. Súčasne však dopĺňa nasledovné pripomienky:

Vzhľadom na negatívny postoj obyvateľov osád, ktorými trasa D18 prechádza žiada riešiť adekvátnou kompenzáciou straty dotknutých častí minimálne technickými a organizačnými opatreniami (požadovaná infraštruktúra, projektové a finančné zabezpečenie).

Z hľadiska vplyvu stavby diaľnice na povrchové a podzemné vody a v dôsledku budovania zárezov telesa žiada vybudovať v predstihu vodovodný rad a lapače z povrchu diaľnice.

Z hľadiska vplyvu bariérového efektu diaľnice bude časť obce izolovaná: osada Pod Hájkou, Pod Grapami. Obec žiada vybudovanie nových prístupových komunikácií k izolovaným častiam obce.

Obec súhlasí s variantom vedenia diaľnice tunelom.

Obec žiada doplniť údaje o vplyvu škodlivín v ovzduší, tento vplyv kompenzovať pomocou v plynofikácii.

V stanovisku Obce sú predložené opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov stavby D18:

- výstavba protihlukovej bariéry,
- zabezpečenie zdrojov pitnej vody v ohrozených častiach obce: Pod Grapami, U Blažkov, U Matiaška,
- zabezpečenie monitoringu v lokalite obce v km 21,8 - križovatka Svrčinovec,
- postrekovanie ciest v priebehu výstavby diaľnice, odstraňovanie odpadov a realizácie ochrannej diaľničnej zelene.

**12. Stanovisko obce Skalité, zo dňa 21.9. 1999, Ing. Potočár Jozef, starosta.**

V Stanovisku sa komentuje priebeh prípravy stavby diaľnice a vysvetľujú stanoviska, ktorá zaujala obec k spracovaniu technickej štúdie D18, k Zámeru podľa zákona č. 127/94, a k posúdenie DUR pre D18:

V Obecnom zastupiteľstve (ďalej OZ) bol 13.9.1996 schválený variant č. 4 (Oščadnica - Skalité) a zamietnutý variant III.

V OZ bol 18.10. 1996 schválený variant III (Čadca - Svrčinovec- Čierne- Skalité),

V OZ bol 26.1. 1998 schválený „ zelený“ variant s podmienkou, aby vyústenie tunela pod Poľanou bolo za jestvujúcim cintorínom, s pokračovaním svahom Pohorka za účelom vylúčenie negatívnych vplyvov trasy D18 v súvislej zástavbe.

V OZ bol dňa 22.6.1998 podporený variant X .

V Stanovisku Obce Skalité zo dňa 21.9. 1999 sa konštatuje nesúhlas s variantom III a odporúča sa pokračovať projekčne vo variante X. V Stanovisku sa konštatuje, že požiadavky na technickú prípravu a realizáciu stavby sú obsiahnutom v predošlých stanoviskách.

**13. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, zo dňa 13.8.1999, Ing. P. Galvánek.**

Z dôvodov migračného koridoru vysokej zveri v úseku Skačkov pri obci Dunajov navrhujeme vybudovanie migračného podchodu s oplotením diaľnice v danom úseku. Ďalším migračným koridorom je lokalita Hraničná pri obci Povina, kde dochádza k častým stretom motorových vozidiel s raticovou zverou.

**14. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor požiarnej ochrany, zo dňa 7.9.1999, ing. F.Kubišta, náčelník.**

Odbor požiarnej ochrany nemá k Správe o hodnotení námietky.

**15. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, odbor regionálneho rozvoja a IOV, zo dňa 20.9.1999, Ing. Lubomír Jaško, ved. odboru.**

Odbor regionálneho rozvoja a IOV nemá k Správe závažných pripomienok.

**16. Stanovisko OÚ Kysucké Nové Mesto, katastrálny odbor, zo dňa 9.9.1999, ing. Dušan Húšťava, ved.odboru.**

Katastrálny odbor nemá k projektu podstatné pripomienky.

**17. Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, zo dňa 20.9.1999, Ing. Daria Štafanovičová, riaditeľka Inšpektorátu.**

Zabezpečiť počas výstavby diaľnice v dôsledku zvýšenej prašnosti udržiavanie prístupovej cesty v bezprašnom stave, nákladnú dopravu v čo najväčšej miere odkloniť od obytných sídiel.

Konštatuje, že účinnosť protihlukových opatrení je dostatočná.

V prípade realizácie stavby sa javí mimoriadna potreba zabezpečiť kvantitatívnu a kvalitatívnu ochranu významného vodného zdroja pre pitné účely Kysucký Lieskovec a v úseku Svrčinovej - Skalité. Pri ich negatívnom ovplyvnení z činnosti diaľnice je potrebné zabezpečiť napojenie územia na skupinový vodovod Bystrica - Čadca - Žilina, alebo zabezpečiť náhradné vodné zdroje priamo v zasiahnutých územiach

Konštatuje, že výstavbou diaľnice sa znižujú zdravotné riziká spôsobené obyvateľom regiónu nadlimitnými koncentraciami škodlivín na pôvodnej ceste I/11.

**18. Pripomienky k Správe o hodnotení vplyvov, podané prostredníctvom petičného výboru Čierne, zo dňa 21.9.1999, Anton Štetiar, Čierne.**

Pripomienky sú deklarované Petičným výborom ako pripomienky Výskumného ústavu dopravného, bez ďalšej identifikácie ( sú vyhotovené v podobe faxovej správy s dátumom 27.8.1999).

Rozostavaný úsek Oščadnica - Čadca (obchvat Čadce) nie je v kolízii s budúcou vodnou cestou E 81.

Z hľadiska výstavby vodnej cesty E81 sa javí nereálne budovať preložky a úpravy rieky Čierňanka, Čadečka a iné potoky ako aj budovať obojstranné odpočívadlo Čierne,

Trasovanie D18 v údolí Čierňanky je najmenej vhodným koridorom pre výskyt hmiel, námraz, možností vzniku povodní. V lokalite sú početné vodné zdroje. Trasa D18 značne znehodnocuje migračné koridory a prírodné prostredie kopaničiarskeho typu.

V Správe je nesprávne a tendenčne formulované zastúpenie vodnej dopravy v rámci kapitoly o doprave a dopravných plochách. Nasleduje prehľad dohovorov na medzinárodnej úrovni pre túto vodnú cestu.

V Stanovisku sa doporučuje, aby pre štátnu expertízu v zmysle zákona č. 254/98 Z.z. bola vypracovaná alebo doplnená - posudzovaná štúdia o hodnotení vplyvov na životné prostredie aj o problémy pre trasovanie diaľnice v úseku Oščadnica Píla - Oščadnica - Skalité Serafinov - št. hranica SR/PR tak, aby rozhodnutia - Protokol zo správy expertízy bol objektívny pri zohľadnení všetkých súčasných a budúcich faktorov, ktoré trasa diaľnice môže ovplyvňovať.

Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou pre uloženie 25.000 m<sup>3</sup> vyťaženého materiálu z tunelu Korelica bolo možné uložiť v doline potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

Stanovisko obsahuje ďalšie argumenty v prospech trasovania D18 cez Oščadnicu Pílu-Skalité - Serafinov - št. hr. SR/PR. Medzi tie hlavné patrí: trasovanie v menej náročnom horskom teréne, väčšej vzdialenosti od sídiel, kratšia dĺžka trasy o 10 km s menším počtom mostov a bez tunelov.

**19. Stanovisko Okresného úradu Čadca, odbor životného prostredia, zo dňa 29.7.1999, ing. František Kužma, ved. odboru.**

Navrhnuté opatrenia Správy na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu sú v súlade s požiadavkami orgánov štátnej správy a zodpovedajú súčasnému stavu technického pokroku.

Z hľadiska ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva doporučuje sa prijať pôvodný variant bez pripomienok.

Kompenzačné opatrenia doplniť o náhradné zásobovanie vodou za miestne vodné zdroje zasiahnuté výstavbou D18.

**20. Stanovisko Okresného úradu Čadca, odbor životného prostredia, zo dňa 20.9.1999, ing. František Kužma, ved. odboru.**

Líniová stavba je situovaná v súlade so schváleným ÚPN VÚC Žilinského kraja

.V úseku Čierne - Skalité sa OÚ stotožňuje so záverečnými odporúčaniami Správy o hodnotení. V úseku Čadca , Bukov-Podzávoz sa nestotožňuje s výsledkom Správy. Zdôvodňuje sa to neobjektívnym hodnotením počtu asanovaných objektov v jednotlivých alternatívach. Za najprijateľnejší variant sa považuje pôvodný variant (červený).

Drozdov potok, Prašivý potok v k.ú. Krásno nad Kysucou riešiť ako podchod vo výške 2,6 m pre väčšie živočíchy. Ostatné premostenia dimenzovať aspoň na parametre pre menšie semiterestrické živočíchy.

Úpravy tokov a spevňovanie brehov realizovať spôsobom prírode blízkym. Úpravy potokov Čadečanka a Čierňanka obmedziť resp. vylúčiť.

Oplotiť genofondové plochy počas výstavby (Jozefíkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Markov potok, Šlahorov potok, Moravcovci).

Vylúčiť depóniu v lokalite Moravcovci pre výskyt mokrade a rašeliniska.

V úseku Čadca - Podzávoz sa doporučuje variant červenej trasy so zachovaním 2 ks líp u Ševca.

V úseku Čierne - Skalité sa doporučuje variant X z hľadiska zachovania brehových porastov toku Čierňanky, zachovania genofondových plôch a biotopov funkčných pasienkov pri križovatke Čierne a zachovanie lepšej priechodnosti živočíchov pod premostiami.

Variant I sa považuje za nevýhodný z hľadiska trasovania D18 v toku Čierňanky.

#### **21. Stanovisko občana Ramšák Milan, zo dňa 8.9.1999, Skalité.**

Nesúhlasí s trasovaním diaľnice v koridore Čadca- Svrčinovec- Čierne - Skalité z dôvodov zvýšených nákladov na prepravu, zvýšený vplyv emisií, hluku a záberu PFF a LPP.

Vplyvom stavby (mostný objekt, protihlukové steny) sa mu znehodnocuje pozemok a obytný dom s dôsledkami na zatienenie, zvyšovanie nákladov na teplotnú situáciu v dome v zimnom období. Obáva sa aj devastácie okolia domu počas výstavby a možnosti statického narušenia.

#### **22. Stanovisko ministerstva kultúry SR, Sekcia kultúrneho dedičstva a miestnej kultúry, zo dňa 8.9. 1999, Dr. Petr Maráky, gen. riaditeľ.**

Obsahuje stanovisko za oblasť pamiatkovej starostlivosti.

Z hľadiska kultúrnych pamiatok a kultúrneho dedičstva je potrebné zapracovať aj lokality v zmysle zákona o štátnej pamiatkovej starostlivosti s príslušnými dotknutými kategóriami - kultúrne pamiatky, ochranné pásma, pamiatkové rezervácie, pamiatkové zóny.

Vplyvy na pamiatky, štruktúru sídiel, architektúru a stavby je potrebné doplniť aj o vplyv v lokalitách označených na obr. č. 2 ako asanácie s určením o aké stavebné objekty sa jedná, či nie sú predmetom pamiatkového záujmu v zmysle zákona SNR č. 27/1987 Zb. o štátnej pamiatkovej starostlivosti.

V Správe nie je zohľadnený vplyv na kultúrno - historický potenciál krajiny a na kultúrne dedičstvo.

Upozorňuje sa na rozdiely v počte archeologických lokalít a území s archeologickými nálezmi. Správe sa vyčíta, že neuvádza zabezpečenie realizácie výskumu a ani ju nezaraďila do opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov činnosti.

V závere stanoviska sa poukazuje na neurčitosti, resp. len približné lokalizácie archeologických lokalít (území).

**23. Stanovisko Ministerstva pôdohospodárstva SR, odbor životného prostredia, zo dňa 7.9.1999, Ing. Trebatický Rudolf, riaditeľ odboru.**

Z hľadiska ochrany PPF požaduje sa rešpektovať pri výstavbe ustanovenia zákona SNR č. 307/92 Zb. o ochrane PPF.

V úseku D18 v k.ú. Čadca (km 16,0 -19,0) odporúča sa realizovať zelenú alternatívu z hľadiska najmenšieho odňatia kvalitných poľnohospodárskych pôd.

V úseku k.ú. Čierne - Skalité odporúča sa z hľadiska ochrany pôd realizovať variant X.

**24. Stanovisko ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor vodnej dopravy, zo dňa 8.9.1999, Ing. Haviar Vladimír, riaditeľ odboru.**

Analytickú časť Správy - Doprava a dopravné plochy žiada opraviť a doplniť text: Vážska vodná cesta E81 vrátane napojenia na Odru cez Olšu E-30 je už v súčasnosti zakotvená v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN). Postupnosť jej výstavby bude vyjadrená v „Modrej knihe“ EHK OSN, do ktorej bude zapracované aj vyjadrenie podľa ktorého Vážska vodná cesta na úseku Komárno - Hlohovec bude mať kvalifikačnú triedu VI.a a na úseku Hlohovec-Žilina vrátane prepojenie na Odru triedu V. Vychádzajúc z tohto oficiálneho zámeru MDPT SR a v súlade s oznámením sekretariátu odboru vodnej dopravy EHK OSN dňa 7.7. 1999 nie je možné predpokladať, že sú to len teoretické úvahy. Okrem zohľadnenia trasy vodnej cesty v Čadci je potrebné zohľadniť aj akvatóriu a teritóriu tohoto prístavu a jeho napojenia na cestnú a železničnú sieť.



Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou č. 6 pre uloženie 25.000 m<sup>3</sup> vyťaženého materiálu z tunelu Horelica bola dolina potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

**25. Stanovisko ministerstva obrany SR, Úrad ministerstva, Odbor výkonu štátnej správy, zo dňa 17.8.1999, riaditeľ odboru.**

K vplyvom na životné prostredie výstavbou úseku diaľnice D18 nemáme pripomienky. Je potrebné dodržiavať technické parametre cesty (podjazdné výšky, únosnosť mostov, profily tunelov a pod.).

**26. Stanovisko Petičného výboru obce Čierne k záverečnej správe SSC o hodnotení vplyvov, zo dňa 16.8.1999, za petičný výbor občania: Anton Grochal, Anna Plichtíková, Anton Štetiar, František Štetiar, Čierne.**

Napriek prijatému uzneseniu obce Čierne, v ktorom vyslovila obec súhlas s trasovaním variantu III(B) s dodatkom, že v lokalite u Fonšov, Moravcova Vyšňanov bude trasa odklonená do väčšej vzdialenosti od obydľí občanov, petičný výbor nesúhlasí s uznesením a žiada, aby bola diaľnica trasovaná cez Oščadnicu alebo podľa variantu X.

**27. Stanovisko (sťažnosť) občana Dominika Gocála, Skalité, zo dňa 15.12.1999.**

Občan D. Gocál vyslovuje nesúhlas s trasovaním diaľnice D18 v blízkosti svojho bydliska obce Skalité. Obáva sa, že jeho dvojbytovka sa bude búrať k vôli diaľnici. V sťažnosti poukazuje na zosuvné územie v lokalite stavby premostenia diaľnice a ďalšie negatívne vplyvy prevádzky na diaľnici (emisie, vplyv posypových solí v zimnom období na vody a pod.).

**28. Stanovisko SAŽP, Centrum environmentalistiky a informatiky, Banská Bystrica, zo dňa 7.9.1999, Ing. Vladimír Benko, riaditeľ.**

Požiadavka na zmenu smerového a výškového riešenia napojenia cesty III/01161 do Dunajova z hľadiska zachovania lokality mokradného charakteru.

Požiadavka riešenia 1-2 premostení v lokalite medzi Kysuckým Lieskovcom a Krásnom nad Kysucou ako podchod pre väčších živočíchov.

Požiadavka prehodnotenia navrhovaných úprav tokov s uprednostnením úprav zachovania štrkovej vrstvy dna toku a zachovania brehových porastov toku. Vylúčiť úpravy Šlahorového potoka s predpokladom odsunu trasy diaľnice.

Požiadavka na oplotenie genofondových lokalít a mokradí v trase D18 v etape výstavby (Horné Věžiská, Jozefikovo, Breziny, Pod Ošadnicou, Merkov potok, Šlahorov potok, Moravcovci)

Požiadavka na vylúčenie depónie v lokalite Moravcovci z dôvodov zachovania mokrade a rašeliniska.

Požiadavka na posun trasy v km 29,10 z dôvodov kolízie s GL Moravcovci.

Požiadavka na rekonštrukcie brehových porastov ako kompenzačné opatrenie.

V úseku Čadca - Podzávoz sa doporučuje variant červenej trasy so zachovaním 2 ks líc u Ševca.

V úseku Čierne - Skalité sa doporučuje variant X z hľadiska zachovania brehových porastov toku Čierňanky, zachovania genofondových plôch a biotopov funkčných pasienkov pri križovatke Čierne a zachovanie lepšej priechodnosti živočíchov pod premostiami.

Variant I sa považuje za nevýhodný z hľadiska trasovania D18 v toku Čierňanky.

**3. Kedy a ako bola Správa o hodnotení prerokovaná s verejnosťou a aké sú závery prerokovania.**

**1. Verejné prerokovanie dňa 6.9.1999 (17.00 - 18.50) v Kysuckom Lieskovci aj pre občanov Poviny**

**V diskusii boli vznesené tieto otázky:**

1./ Občania vyslovili obavy z možného zaplavenia časti obce pri ceste I/11 pri veľkých vodách v potoku Ladoňka, ktorý sa pri Kys. Lieskovci vlieva do Kysuce. V súčasnosti jestvujúci priepust pod cestou je nepostačujúci.

2./ Občania upozornili, že v km3,1 -3,4 je najlepšia bonita pôdy v k.ú. Kysuckom Lieskovci. V projekte D18 je navrhnutá výsadba zelene v šírke cca 60 m. Požadujú upustiť od výsadby, aby sa mohla pôda naďalej využívať pre poľnohospodárske účely.

3./ Občania požadujú spevnenie jestvujúcej poľnej cesty popri železnici v celkovej dĺžke cca 1,0 km.

4./ Občania sa zaujímajú o ochranu pred hlukom.

5./ Občania upozornili na v súčasnosti jestvujúcu hlukovú záťaž a požadujú zvážiť možnosť výstavby protihlukových stien už v súčasnosti resp. v rámci stavby diaľnice, jej budovanie v predstihu.

6./ Občania upozornili na v súčasnosti existujúce vibračné účinky z dopravy na ceste I/11, na domy v jej blízkosti. Žiadajú vysvetlenie ako to bude riešené pri realizácii diaľnice.

7./ Otázka občana . ďalší postup prípravy - správne konanie.

8./ Zástupca KÚ upozornil obec, že je možné nárokovať na SSC uvedenie komunikácií používaných staveništnou dopravou počas výstavby diaľnice do pôvodného stavu.

Pani starostka vzhľadom na vysokú nezamestnanosť v obci požaduje, aby boli po vybudovaní odpočívky prednostne zamestnaní občania Kysuckého Lieskovca.

#### **Odpovede za navrhovateľa:**

1./ Diaľnica v tomto úseku je situovaná v tesnom súbahu s cestou I/11 - po ľavej strane v smere na Čadcu. V mieste kríženia s diaľnicou bude potok Ladoňka upravený (prehĺbenie koryta). V ďalšom stupni PD (DSP) bude vypracovaný podrobný hydrogeologický prepočet na základe ktorého bude navrhnuté také riešenie, aby k záplavám nedochádzalo (návrh počtu priepustov, ich veľkosť, umiestnenie a pod.). Pri výpočtoch sa uvažuje s maximálnou výškou hladiny v Kysuci a Ladoňke, to je taká, ktorá sa vyskytuje cca za 100 rokov. Dažďová voda z povrchu diaľnice je odvedená diaľničnou kanalizáciou, ktorá tvorí samostatný systém odvádzaný po predchádzajúcom prečistení v sedimentačných nádržiach do Kysuce.

2./ V ďalšom stupni bude akceptované.

3./ Požiadavka občanov nesúvisí s výstavbou diaľnice. (Prístupy na pozemky rozdelené diaľnicou sú zabezpečené. Prístup na futbalové ihrisko bude riešený podchodom pre peších pod diaľnicou).

4./ Celá obec Kysuckého Lieskovca bude ochránená protihlukovou clonou (km 1,0 - 2,27) , ktorá bude umiestnená pri jestvujúcej ceste I/11. Protihluková stena bude až po koniec malej odpočívky umiestnenej oproti jestvujúcemu mostu. Výšia steny bude 4-6 m. Tvar a materiál steny budú riešené v ďalšom stupni PD tak, aby splnila hygienické a estetické požiadavky. V súčasnosti je široký výber materiálov (drevo, durisol, betón, sklo, kov, ich kombinácie atď.). Podrobné výpočty hlukových pomerov sú uvedené v Správe o hodnotení.

5./ Protihlukové steny je možné začať stavať až po zahájení stavby predmetnej diaľnice. Budovanie protihlukovej steny v 1. fáze výstavby je možné (bude pri jestvujúcej ceste). Požiadavka bude zohľadnená v ďalších stupňoch PD najmä v spolupráci s budúcim dodávateľom stavby.

6. Diaľničná vozovka je riešená pre ťažkú dopravu čomu odpovedá aj jej konštrukcia, k vibráciám okolia počas jej prevádzky nedochádza. Diaľnica v tomto úseku preberie cca 90 percent dopravy z cesty I/11 čím budú tieto problémy vyriešené. K určitým vibráciám môže dojsť počas výstavby diaľnice (hutnenie, zakladanie mostov), tieto sú však krátkodobé a vhodným technologickým postupom môžu byť vylúčené. Pred začatím stavby SSC zabezpečí odborné znalecké posudky o jestvujúcom stave obytných budov v blízkosti staveniska. Pri preukázaní ich poškodenia stavbou diaľnice budú riešené náhrady v zmysle platných predpisov.

7./ Po verejných prerokovaniach bude vypracovaný odborný posudok spracovateľom určeným MŽP SR, nadväzne vydá MŽP SR v súčinnosti s MDPT SR záverečné stanovisko, ktoré je jedným z podkladov pre vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby. Predpoklad vydania ÚR je 03/200, vypracovanie DSP vrátane majetkoprávneho vysporiadania a vydanie stavebného povolenia rok 2002. Začatie stavby v tomto termíne je podmienené schválením nového harmonogramu výstavby diaľnic vládou SR.

8./ Dodávateľ stavby bude vybraný verejnou súťažou. SSC mu stanoví podrobné podmienky, ktoré musí dodržať počas výstavby- čistenie a opravu používaných komunikácií, ktorých používanie dohodne s dotknutými obcami, zachovanie prístupu na pozemky, úpravu staveniska, ochrana pôdneho fondu a pod.

9./ Vybudovanie a prevádzkovanie objektu rýchleho občerstvenia bude zabezpečované verejnou súťažou (ako prenájom odpočívky). Výber zamestnancov bude plne v kompetencii majiteľa tohoto zariadenia. To však nevylučuje zamestnanosť obyvateľov najbližších obcí.

**2. Verejné prerokovanie dňa 6.9.1999 (19.00 - 20.00) v Ochodnici aj pre občanov Dunajova.**

**V diskusii boli vznesené tieto otázky:**

1./ Občania nemajú pripomienky k trase diaľnice.

2./ Starosta obce doporučuje zvážiť nutnosť budovania 2 mostov cez rieku Kysucu pri obci Ochodnica. Doporučuje, aby cesta medzi obcami Ochodnica a Dunajov pozdĺž železnice v

dĺžke cca 1 km bola upravená tak , aby vyhovovala pre verejnú dopravu, čím by nebolo potrebné budovať most v km 3,5. Upozorňuje, že plynové potrubie pozdĺž železnice je už uložené.

3./ Občania vzniesli požiadavku na opravu a čistenie ciest používaných počas výstavby.

#### **Odpovede za navrhovateľa:**

2./ Počas spracovania projektu sa uvažovalo aj s touto alternatívou, avšak vzhľadom na to, že nebola jasná poloha plynového potrubia a v tejto súvislosti riešenia vzťahu železnica, plyn, cesta a jej úpravu na výšku hladiny 100-ročnej vody, je v DÚR prepojenie obcí riešené len úpravou jestvujúcej nespevnej poľnej cesty. Doporučenie starostu obce bude zvažované v ďalšom stupni PD.

3./ Dodávateľ stavby je vybraný verejnou súťažou. SSC mu stanoví podrobné podmienky, ktoré musí dodržať počas výstavby- čistenie a opravu používaných komunikácií, ktorých používanie dohodne s dotknutými obcami, zachovanie prístupov na pozemky, úpravu staveniska, ochrana pôdneho fondu a pod.

#### **3. Verejné prerokovanie dňa 7.9.1999 (17.00 - 19.00) v KD Skalité.**

#### **V diskusií boli vznesené tieto otázky:**

##### **Otázky občanov:**

1./ Pán Ramšák, osada Potôčky č. 44: jeho rodinný dom je vzdialený cca 14 m od diaľničného mostu (km 30,0) a je situovaný tak, že diaľnica bude dom tieniť po celý rok, zmení sa mu mikroklima v záhrade, zmení sa teplota v dome. Požaduje celoročné sledovanie týchto javov ako aj hlučnosť, vibrácií (pri výstavbe a prevádzke) a emisií. Bude realizovaný polovičný alebo plný profil diaľnice?

2./ Občania doporučili podrobnejšie študovať koridor cez Oščadnicu.

3./ Aké je ochranné pásmo diaľnice, či sa v ňom povoľujú stavby?

4./ Ako sa bude riešiť ovplyvnenie rodinných domov v m.č. Rieka?

5./ V akých časových horizontoch sa bude diaľnica realizovať a či sa bude pokračovať v stavbe diaľnica Skalité - hranica SR/PR?

**Otázky obecného zastupiteľstva:**

- 1./ Bol posudzovaný variant X?
- 2./ Je riešené zaťaženie výfukovými plynmi z tunela pri osade Rieka?
- 3./ Zastavenie výstavby diaľnice Skalité - hranica SR/PR vyvolala veľké problémy v obci (pitná voda sa rozváža v cisternách). V stanovisku obce to bude uvedené podrobne.
- 4./ Upozornil občanov, že stanovisko obce k dokumentácii pre územné rozhodnutie je vyvesené na Obecnom úrade.
- 5./ Boli podpísané zmluvy s Poľskou republikou?
- 8./ Čo to znamená, že hygienické predpisy sú v norme?

**Odpovede za navrhovateľa:**

1./ V náročnom teréne Kysúc sa diaľnica navrhuje veľmi ťažko tak, aby neboli dotknuté žiadne rodinné domy a aby vyhovela platným technickým normám pre smerové a výškové vedenie trasy. Sledovanie vplyvu diaľnice na rodinný dom (exhaláty, vibrácie, hluk, zatienenie) bude. Ak sa hygienikom preukáže, že bývanie v tomto rodinnom dome nevyhovuje, bude sa to riešiť náhradným bývaním. Pri výkupoch rodinných domov sa postupuje individuálne, na základe geometrických plánov ( v ďalšom stupni PD), súdnoznaleckého ohodnotenia nehnuteľností, stanoviska hygienika. Cena je stanovená podľa vyhlášky platnej v čase výkupu (nie trhovú). Vibrácie sú možné pri zakladaní mostných pilierov. Bude sa zisťovať stav domu pred výstavbou, počas nej aj po uvedení do prevádzky (súdnoznalecké posudky). Poškodenie preukázateľné vzniknuté stavebnou činnosťou na diaľnici budú kompenzované. V prvej etape bude realizovaný polovičný profil diaľnice. Dostavba na plný profil bude závisieť od dopravného zaťaženia, tj. od potreby dobudovania na celý profil, predpoklad cca 10-15 rokov. Stanovisko môže dať občan priamo na MŽP SR alebo cez starostu do stanoviska obce. Výkup pozemkov - cena ako stavebné pozemky, nehnuteľnosti podľa vyhlášky.

2./ SSC akceptuje požiadavku. Upozorňuje však, že nie je vylúčené, že v novom procese EIA bude potvrdená v súčasnosti pripravovaná trasa cez Čadcu.

3./ Ochranné pásmo diaľnice je 106 m od osi príľahlého pásu diaľnice v extraviláne. V meste resp. obci nemá diaľnica ochranné pásmo. Na žiadosť stavebníka sú povoľované aj stavby v ochrannom pásme, také, ktoré neovplyvnia prevádzku diaľnice a naopak.

4./ Ponad osadu Rieka je diaľnica vedená mostným objektom. Všade, kde hluk prekročí povolené limity budú protihlukové opatrenia. Taktiež sa bude robiť monitoring hluku po uvedení diaľnice do prevádzky. Na každom mieste, kde bude hluk nadmerný, budú dodatočne budované protihlukové steny.

5./ Z úseku diaľnice D18 KNM - Skalité bude do roku 2002 dokončený rozostavaný úsek Čadca -Horelica -Bukov, realizácia ostatného ťahu D18 bude závisieť od medzinárodných dohôd, dopravného zaťaženia a ekonomických možností SR.

6./ Posúdenie variantu X je súčasťou predkladanej Správy o hodnotení. Koncentrácia emisií v tuneli je riešená núteným pozdĺžnym odvetrávaním ( 8 kusov prúdových ventilátorov v priemeru 900 mm). Emisná štúdia nepreukázala zvýšenie škodlivých látok v oblasti tunelových portálov.

7./ Slovensko podpísalo s Poľskou republikou zmluvu o hraničnom bode napojenia a o type komunikácie: v PR rýchlostná 4-pruhová, smerové rozdelená komunikácia sa v SR diaľnica kategórie D24,5/100,80 km, rokovania pokračujú, upresňujú sa termíny a financovanie. PR v súčasnosti buduje úsek cca 5 km od št. hranice SR/PR, financované z fondu Phare.

8./ Vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva vyjadrujú predpísané hygienické limity, ktoré vyjadrujú hodnoty, ktorých prekročenie môže mať negatívny vplyv na zdravie obyvateľov (zákony o hluku, vodách ,ovzduší a pod.). Ak sú limity v norme znamená to, že nedôjde k ohrozeniu zdravia. Najvýraznejšie sa prejavujú pri cestnej doprave oxidu dusíka (NO<sub>x</sub>). Podľa výpočtov v správe nie je predpoklad prekročenia jeho limitu.

#### **4. Verejné prerokovanie dňa 7.9.1999 (19.00 - 21.30) v KD Svrčinovec.**

**V diskusiách boli vznesené tieto otázky:**

1./ Ako budú riešené porušené vodné zdroje?

2./ Prečo je na miesto tunela (Furmanec) most, keď tunel lepšie ochráni ŽP?

3./ Ako sa dostaneme na pozemky za diaľnicou?

4./ Boli sľúbené rokovania a neboli.

5./ Aká je najväčšia hĺbka zárezu?

6./ Ak je možné posunúť diaľnicu asi o 100 - 300 m tak, aby nebola rozdelená osada Pod Grapami, resp. odsunutá od nej.

7./ Zástupca petičného výboru (za 600 občanov): nesúhlasí s uznesením zastupiteľstva ktorý schválil ÚP obce, SSC ich ignorovala, pretože nehodnotia variant X a ošľadnický. Vzhľadom na to má výbor tieto pripomienky: Ošľadnický variant je o 10 km kratší a o 10 mld. Sk lacnejší, ošľadnický variant priniese rozvoj pre celé Kysuce, lokalita pri železničnej trati bude zaťažená ešte aj diaľnicou, diaľnica je v tesnej blízkosti rieky a môže byť znečistená posypem na diaľnici. Dali si vypracovať stanovisko VÚD Žilina. Cez Kysuce je navrhovaná Vážska cesta. Diaľnicu zástupcovia petičného výboru doporujú viesť cez Ošľadnicu.

8./ Sťažnosť na geológov, že pri vstupoch na súkromné pozemky neoznámia občanom, že sa vykonáva geologický prieskum

9./ Projektant asi nebol v teréne, preto že od Poľnonákupu hore na Furmanec je rovina ponad celú obec až na cestu I/11 a nebol by potrebný ani tunel Svrčinovec.

10./ Diaľnica ide medzi domy a nebudú mať prístup k obydliam, preruší sa vodovod a hluk bude väčší.

11./ Nesúhlasia, že nie sú potrebné protihlukové steny. Tam kde je križovatka je 18 rodinných domov. Bez diaľnice tam nebude menší hluk, lebo doprava sever - juh pôjde cez Čechy.

#### **Odpovede za navrhovateľa:**

1./ Prerušené vodné zdroje budú nahradené, alebo sa vybuduje skupinový vodovod, ktorý je v pláne ÚPD Žilinského kraja. V súčasnosti sa rieši otázka združenia finančných prostriedkov.

2./ Pri spracovaní DÚR sa vykonal geologický prieskum a diaľnica sa navrhuje v zameranom teréne. Boli prijaté riešenia mostným objektom. V zväzlivom území je náročné budovať tunel, ktorý má nízke nadložie. Sú to značné riziká jeho realizácie. Diaľnica má parametre dané STN, ktoré je treba dodržať.

3./ V DÚR sú vyriešené prístupy na všetky pozemky.

4./ V priebehu spracovania DÚR a Správy o hodnotení bolo minimálne 10 rokovaní zo zástupcami štátnej správy a samosprávy. Nie je možné vždy prizývať aj všetkých občanov obce.

5./ Maximálna hĺbka zárezu je 23 m.



6./ Vid' stanovisko projektanta.

7./ Požiadavka z petície občanov Svrčinovec bola navrhnut' trasu medzi dvoma železničnými traťami (zamietli ŽSR), vedenie trasy D18 v oščadníckom koridore nežiadali. Petícia občanov Svrčinovec je vyriešená. Problém oščadníckeho variantu nezasahuje Svrčinovec, pretože aj keby bola diaľnica navrhnutá cez Oščadnicu, cez Svrčinovec pôjde napojenie rýchlostnej komunikácie na ČR. Rozvoj Kysuciam prinesie najmä variant diaľnice v čadčianskom koridore, diaľnica je od železničnej trate vzdialená min. 200 m, nie je jasné o akú riekku ide. Diaľnica medzi Čadcou a Svrčinovcom križuje riekku Čierňanku, ale v tesnej blízkosti inej rieky nejde. Kanalizačný systém diaľnice s predčisťovaním dažďových vôd stekajúcich z vozovky v sedimentačných nádržiach pred vypustením do recipientu je zárukou nezhoršenia vody v okolitých tokoch. V posledných rokoch sa minimalizuje používanie posypových materiálov. maximálne za posledných 10 rokov nebolo spôsobené zhoršenie kvality vôd v ich okolí. Pred, počas a po výstavbe diaľnice sa bude vykonávať monitoring zložiek ŽP, aj povrchových a podzemných vôd a v prípade zhoršenia kvality sa vykonajú príslušné oparenia. Všetky dosiaľ akceptovateľné pripomienky sú zapracované v DÚR a v Správe o hodnotení. Dnes predložené pripomienky, pokiaľ budú akceptovateľné budú zapracované v ďalšom stupni PD, tj. v DSP.

K Stanovisku VÚD Žilina. O Vážskej ceste sme informovaní: MDPT SR nás listom upozornilo, že jedinou oprávnenou organizáciou vydávať stanoviská a informácie o vodnej ceste je Povodie Váhu.

8./ Sťažnosť bola akceptovaná, riešená počas vykonávania IGHP.

9./ Vid' stanovisko projektanta.

10./ Prístupy ku všetkým obydliam sú zabezpečené, vodovod vid' odpoveď č. 1.

11./ Hluk je v oboch dokumentáciách (DUR a Správa) vypočítaný veľmi zodpovedne. Predpokladáme, že kritika na zvýšenie hluku od diaľnice je tiež podložená odborným a rovnako podrobným výpočtom, ktorý by bolo potrebné k stanovisku petičného výboru priložiť. Výpočty v uvedených dokumentoch preukázali, že protihlukové zábrany nie sú potrebné.

**5. Verejné prerokovanie dňa 8.9.1999 (17.00 - 18.50) na MÚ v Čadci aj pre občanov Oščadnice.**

**V diskusii boli vznesené tieto otázky:**

1./ Kritické pripomienky k návrhu trasy diaľnice predniesol jeden občan Čadce: diaľnica je zle navrhnutá. Mala by ísť po kopcoch, ľudia by mali menej exhalátov. Prepojenie sever - juh sme my zmeškali, lebo pôjde cez ČR. Správa je lživá (str. 181), spochybnená je aj emisná aj hluková štúdia. Diaľnica nie je napojená na medzinárodnú sieť. Nenašiel osoby, ktoré by vypracovali Správu v zozname zborníka spôsobilých osôb pre túto činnosť. V Správe nie sú zohľadnené zákony na ochranu obyvateľstva počnúc od ústavy až po včera schválené zákony v NR. Nie sú uvedené synergické účinky od iných zdrojov znečistenia.

2./ Za Oščadnicu: ktoré domy budú asanované pri dostavbe na plný profil. Prečo nebol vypracovaný IG prieskum?

3./ Diaľnica v Oščadnici ( aj v Horelici) je v blízkosti rodinných domov, nie je dobre odvodnená. Od postavenia novej cesty majú v pivnici vodu. Pán Beleš, Oščadnica č. 737 má v pivnici stále vodu. Na koho sa má obrátiť, aby sa to riešilo. Aký bude postoj ďalej po tomto rokovaní. Je rád, že bolo takéto rokovanie.

#### **Odpovede za navrhovateľa:**

1./ Trasu diaľnice projektovala renomovaná firma Dopravoprojekt a.s., v SR aj zahraničí navrhla desiatky kilometrov diaľnic, ciest, mostov atď. Tvrdenie o zlom vedení trasy diaľnice by bolo potrebné odborne preukázať. Trasa odpovedá všetkým technickým aj právnym predpisom SR. Prepojenie sever - juh je schválené na medzinárodnej úrovni vo dvoch koridoroch, a to aj cez ČR aj cez SR (VI).. Správa je vypracovaná podľa zákona č. 127/94 Z.z. s použitím platných metodík výpočtov (hluková a emisná štúdia) a v súlade s hygienickými a ostatnými predpismi. Diaľničná sieť SR je navrhovaná tak, aby bola prepojená na medzinárodnú sieť Európy. Konkrétne D18 prepojenie na rýchlostnú komunikáciu do ČR a do PR. O koncepcii diaľnice sa píše aj v DÚR aj v Správe. Nie je nutné, aby spracovateľ dokumentácii podľa zákona č. 127/94 Z.z. (EIA) proces bol v zozname oprávnených osôb. Napriek tomu všetci pracovníci firmy Enviconsult Žilina sú držiteľmi tohto oprávnenia. Subdodávateľia firmy pre výpočet dopravných vzťahov (Ing. Matička) a hluku (Ing. Durčanská) v tomto zozname nie sú.. Podmienku oprávnenej osoby uvedenej v zozname podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/95 Z.z. musí mať spracovateľ odborné posudku. Toho určí MŽP SR po zaslaní zoznamov z verejných rokovaní. Články Ústavy na ochranu občanov a životného prostredia sú prenesené do ostatných zákonov, ktoré predkladaná Správa rešpektuje. Správa obsahuje údaje o statných zdrojoch znečistenia, navrhuje však opatrenia len na odstránenie negatívnych vplyvov z dopravy na diaľnici. Podľa závažnosti vplyvu predpíše MŽP SR monitoring jednotlivých vplyvov pred, počas i po výstavbe diaľnice.. Všetky rokovania uvedené pripomienky môžu občania písomne zaslať na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov, aj na SSC, Miletičova ul. 19. Bratislava.

2./ Dostavba na plný profil bude realizovaná až o cca 10-15 rokov. Pri spracovaní dokumentácie pre stavebné povolenie budú vypracované geometrické plány a podľa nich budú známe aj tie domy, ktoré bude potrebné asanovať. Objekty pre asanáciu sa vykupujú v rámci realizovanej stavby. Pre výstavbu diaľnice bol vypracovaný geologický prieskum, počas výstavby sa však podľa náročnosti horninového prostredia dopĺňa.

3./ Dnes realizovaný polovičný profil diaľnice je v trase pôvodnej preložky cesty I/11, ktorá bola navrhovaná pre neúnosné dopravné zaťaženie Čadce. Realizáciu diaľnice v Oščadnici investorsky zabezpečuje Investorský útvar SSC Žilina, Kragujevská 11. Ohľadne riešenia konkrétnych problémov počas výstavby sa môžu občania obrátiť písomne na ing. Líšku (IÚ Žilina). Ďalší postup: záznam z rokovania sa zašle na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. Po obdržaní všetkých stanovísk a pripomienok MŽP SR určí spracovateľ a posudku pre celý ťah D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité. Po jeho vypracovaní vydá MŽP SR záverečné stanovisko, ktorým určí navrhovateľovi (SSC) zapracovať v ďalšom stupni technickej dokumentácie (DSP) všetky oprávnené požiadavky.

4./ V technickej aj environmentálnej dokumentácii je vyriešený podnet petície občanov Čadce. V Čadci - Bukov - Podzávoz boli preštudované okrem pôvodnej ďalšie dva varianty (zelený a modrý). Po posúdení všetkých kritérií bol projektantom doporučený s miernou preferenciou variant zelený. Je to poloha požadovaná petičným výborom (príloha č. 6 Správy). Verejného prerokovania sa nikto, ani občanov, ktorých sa to týka, nezúčastnil.

#### **6. Verejné prerokovanie dňa 8.9.1999 (19.00 - 21.50) v KD Čierne.**

**V diskusii boli vznesené tieto otázky:**

A./ V úvode diskusie hovorkyňa petičného výboru Dr. Plichtíková predniesla obsiahly príspevok s množstvom žiadostí o vysvetlenie, avšak zamietla možnosť postupnej reakcie SSC a odborníkov - spracovateľov Správy a DÚR na vznesené problémy. Stručný obsah príspevku:

1./ Petičný výbor zastupuje obyvateľov obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, Čadca-Podzávoz, celkom 18 tis. občanov, postupujú zákonnou cestou.

2./ SSC je ekonomicky zainteresovaná na výstavbe diaľnice, nemôže byť objektívna.

3./ Nie sú proti diaľnici, ale musí vyhovovať občanom a nenarušovať životné prostredie.

4./ V obci Čierne pri variante B sa bude kumulovať hluk z diaľnice a železnice, tak isto exhaláty, nakoľko obec je v kotlině. Hluk sa odrazí od príľahlého svahu a znásobí sa.

- 5./ Boli spochybnené dopravné prognózy - presun dopravy z cesty II/47 na diaľnicu.
- 6./ Nie sú informovaní kde bude prevádzka na diaľnicu a či sa vybudujú mýtnici.
- 7./ Uvádzaná výhodnosť „čadčianskeho“ koridoru spočívajúca v napojení, okrem PR, aj na ČR (cez križovatku Svrčinovec) je podľa petičného výboru zavádzajúca, nakoľko je známe, že tu sa diaľničné prepojenie s ČR neplánuje.
- 8./ Variant X navrhnutý občanmi obce Čierne nebol vyhodnotený.
- 9./ O variante B sa hovorí ako o rozhodnutom, pričom výbor obdržal od MŽP SR (ing. Luciak) list z 3.3.1999, že bol podaný len „rozsah hodnotenia“ Správy.
- 10./ Petičný výbor žiadal MŽP SR rozšíriť rozsah hodnotenia o ošľadnický variant a variant X, nebolo vyhovené.
11. Nie sú presvedčení o znečisťovaní vodných tokov diaľnicou, najmä posypovými materiálmi.
12. Pri variante B ( v k.ú. Čierne) je potrebný väčší výrub lesa ako pri variante X. Proti variantu X sú poľovníci, ktorí chránia zver, nie človeka.
- 13./ Variant B vyvolá potrebu preložky rieky Čierňanky, zaberie ornú pôdu. Nie je jasné, či dno rieky bude chránené „vaňovým“ systémom.
- 14./ V r. 1993 vypracovala SSC štúdiu diaľnice D18, kde sa nedoporučovala trasa v tomto náročnom území, v r. 1996 však v ďalšej štúdii boli navrhnuté 2 alternatívy- čadčianska a ošľadnická. Dnes sa tvrdí, že trasa Čadca- Svrčinovec-Čierne- Skalité je najlepšia.
- 15./ Petičný výbor zabezpečil stanovisko VÚD Žilina k Správe (prednesené v plnom znení). Autor sa podrobne zaoberal najmä výhľadovou plánovanou vodnou cestou, uviedol medzinárodné dohody. Vodná cesta by mala ísť v koridore navrhutej diaľnice, územie by nemalo byť tiesnené diaľnicou. Hodnotí vplyvy diaľnice na prírodu, vzťah k železnici a pod.
- 16./ Žiadajú podrobne zhodnotiť ošľadnickú trasu D18, ktorá je vhodnejšia z dôvodov: väčšia vzdialenosť od obydľí, lepší prístup do turistickej oblasti Ošľadnica - Veľká Rača, rozloženie vplyvov dopravy medzi všetky obce územia, tj. aj Ošľadnicu, kratšia cesta a tým lacnejšie o 10 mld. Sk (porovnanie s údajmi v bulletinu o diaľnici v Považskej Bystrici). Ako druhá prípustná trasa v k.ú. Čierne je variant X.

17./ V čom je trasa diaľnice cez Čierne lepšia ako trasa cez Oščadnicu a aké výhody prinesie občanom Čierneho?

B./ Otázky ďalších občanov:

18./ Prečo má byť prebytočná zemina cca 20.2500 m<sup>3</sup> uložená v doline potoka Čadečka, občania nesúhlasia.

19./ Boli zvažované účinky 3 druhov dopravy - jestvujúca železničná, plánovaná diaľnica a vodná cesta?

20./ Ako sa budú obrábať role za diaľnicou?

**Odpovede za navrhovateľa:**

1./ Celkový počet obyvateľov obcí Svrčinovec, Čierne, Skalité podľa údajov z r. 1994 je 12 010 ( 3138+3925+4947), v Čadci -Podzávoz je v blízkosti trasy diaľnice cca 20 domov, čo predstavuje max. 100 občanov. Všetkých obyvateľov obcí zastupujú miestne samosprávy, petičný výbor môže vstupovať v mene občanov, ktorí podpísali petíciu. Je nepravdepodobné, že petíciu podpísali na pr. občania Svrčinovca bývajúci pozdĺž cesty I/11, cca 70 domov, ktorým sa diaľnicou výrazne zlepšil jestvujúci stav. Podobne občania bývajúci pri ceste II/487. Uvádzať, že petičný výbor reprezentuje 18 tis. obyvateľov je odvážne. Petičné akcie vznikli v období marec-máj 1998, teda počas vypracovania technickej dokumentácie a Správy a to samostatne v obciach Svrčinovec, Čierne, Čadca. SSC spolu s projektantmi riešila podrobne vznesené požiadavky, bolo zvolaných niekoľko rokovaní v každej obci. Podrobné informácie sú na tr. 103 - 108 Správy.

Dnes prednesená petícia už nie je aktuálna z dôvodov:

Požiadavky z petície obyvateľov Svrčinovca a Čadce sú splnené. Tj. zhodnotenie dvoch ďalších variantov trasy v úseku Čadca-Podzávoz a v Svrčínovci preverenie trasy medzi dvoma železničnými traťami (zamietli ŽSR). Vedenie trasy D18 v oščadnickom koridore nežiadali. Požiadavky zaslané petičným výborom v júli na MŽP SR, MDPT SR, MF SR, NR SR týkajúce sa plnenia rozsahu hodnotenia sú splnené v plnom rozsahu v Správe o hodnotení, dokončenej v máji tr. Podrobne je hodnotený aj variant X, bola vypracovaná aj špeciálna štúdia o rizikivosti geologického prostredia. Ostatné požiadavky - v ďalších bodoch záznamu.

2./ SSC je organizácia zriadená MDPT SR a realizuje politiku v oblasti cestnej a diaľničnej dopravy. Jej ekonomická zainteresovanosť spočíva v racionálnom používaní financií z verejných zdrojov. V štádiu prípravy diaľnic zabezpečuje všetky technické, ekonomické a

environmentálne podklady pre rozhodovací proces. V zmysle zákona 127/94 Z.z. určí MŽP SR spracovateľa odborného posudku, tento zhodnotí všetky dokumentácie, odborné aj laické stanoviská a doporučí ďalší postup. MŽP SR v súčinnosti s MDPT SR vydá Záverečné stanovisko, v ktorom odporučí alebo neodporučí realizáciu zámeru., rozhodujú teda ústredné orgány štátnej správy, nie SSC.

3./ Táto podmienka je základom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona 127/94 Z.z. (ďalej EIA).

4./ Diaľnica nezhorší jestvujúci stav. Najbližšie domy sú vo vzdialenosti 90-100m v jednom mieste 20-30 m od diaľnice. Negatívne vplyvy budú eliminované v plnom rozsahu protihlukovými stenami - aj pre výhľadovú intenzitu dopravy roku 2025. Železnica ide v súbehu s diaľnicou len v dĺžke cca 1,5 km , nie je preto možné opatreniami pri diaľnici vylúčiť aj hluk zo železničnej premávky, musia riešiť ŽSR. Nie je predpoklad odrazu hluku od protiľahlého svahu, (reálne pri skalných stenách). PHS môžu byť i z pohltivého materiálu - určí sa v ďalšom stupni projektu. Emisie - pri plynulej jazde po diaľnici sa tvorí menej emisí, predpokladá sa, že do roku 2000 sa postupne vylepšia vozidlá, používať sa budú ekologické PHM a aj pri zväzenej intenzite dopravy sa emisie nebudú zvyšovať. Imisie sa usadzujú do vzdialenosti 5 -10 m od vozovky, čo je väčšinou svah diaľnice. Osadenie vegetáciou, ktorá tiež zachycuje emisie. Ochranou aj voči imisiam sú i protihlukové steny. V k.ú. Čierne ich celková dĺžka pri D18 je 1600 m.

5./ Dopravné prognózy sú vypočítané v Európe používaným spôsobom špičkovým pracoviskom SR (Žilinská univerzita), spochybnenie nie je na mieste.

6./ Prepojenie diaľnice na cestnú sieť sa uskutočňuje cez mimoúrovňové diaľničné križovatky, v Čiernom na rozhraní s k.ú. Skalité, s napojením na cestu II/487. Výstavba mýtnic sa neplánuje, vyberanie mýta je možné automatickými sčítačmi (predpokladá to však 100 percentný bezhotovostný styk a ďalšie plnoautomatické prepojenie). Zatiaľ sa naďalej bude používať nálepkový systém.

7./ Diaľničná križovatka v Svrčinovci umožní napojenie na cestu I/11, ktorá pokračuje v ČR (do Ostravy). V žiadnom materiály nebolo uvedené, že ide o napojenie na diaľnicu v ČR.

8./ Variant X - viď bod . 1.

9./ Určenie rozsahu hodnotenia bolo ukončením 1. etapy procesu EIA, v ktorom sa posudzovali čadčianský a oščadnický koridor. Keďže v rozsahu hodnotenia určilo MŽP SR podrobne zhodnotiť trasu čadčianskeho koridoru, oščadnický sa ďalej nehodnotil. Počas

vypracovania technickej a environmentálnej dokumentácie boli doplnené a skúmané varianty v dielčích úsekoch určeného koridoru (Čadca - Podzávoz, Svrčinovec, Čierne, Skalité).

10./ Rozsah hodnotenia bol určený v r. 1996, petičný výbor žiadal doplniť rozsah v r. 1998. Nie je to možné, nakoľko posudzovanie vplyvov na ŽP je proces, ktorého postup je daný zákonom 127/94 Z.z. Oššadnický koridor je možné zhodnotiť v novom procese EIA.

11. Kanalizačný systém diaľnice s predčisťovaním dažďových vôd stekajúcich z vozovky v sedimentačných nádržiach pred vypustením do recipientu je zárukou nezhoršenia vody v okolitých tokoch. V posledných rokoch sa minimalizuje používanie posypových materiálov. Minimálne za posledných 10 rokov nebolo spôsobené zhoršenie kvality vôd v ich okolí. Pred, počas a po výstavbe diaľnice sa bude vykonávať monitoring zložiek ŽP, aj povrchových a podzemných vôd a v prípade zhoršenia kvality sa vykonajú príslušné opatrenia. Na odpočívadle v Čiernom je plánovaná ČOV pre splaškové vody. Kanalizácia diaľnice nie je napojená na kanalizácie obcí.

12./ Pre nedoporučenie variantu X bolo rozhodujúce náročné technické riešenie v rizikovom horninovom prostredí (niekoľko veľkých mostov o výške stojok 70-80 m.), prevádzka a údržba diaľnice v ťažkých klimatických podmienkach (námrazy, sneh, hmly), blízkosť št. hranice SR/PR a pod.

13./ Preložka rieky Čierňanka si vyžiada len minimálne zábery pôdy. Pôjde len o lokálne úpravy - posun o cca 1/2 šírky koryta. Koryto nebude upravené vaňovým systémom (tj. celé vybetónované), pretože by sa narušil systém prepojenia podzemných vôd. Priľahlé územie by bolo trvalo podmáčané, nakoľko podzemná voda z okolí by cez betónovú vaň neodtekala do Čierňanky, pri väčších dažďoch by voda zostávala na povrchu (resp. aj v pivniciach). V projekte navrhnutá úprava rieky bude tvoriť aj protipovodňovú ochranu.

14./ V technickej štúdií spreď roku 1993 bola diaľnica D18 navrhnutá v smere Čadca-Svrčinovec-Český Tešín (v tejto polohe sa v súčasnosti buduje 1/2 rýchlostnej komunikácie v dl. 6,7 km od colnice po Jablunkov s dokončením v r. 2001. Po vzniku samostatnej SR bolo medzinárodnou dohodou určené napojenie diaľnice D18 na poľskú rýchlostnú komunikáciu v Skalitom-Zwardoň.. Bolo treba hľadať polohu diaľnice v tomto území, preto sa vypracovala TŠ a Zámer pre 2 koridory diaľnice.

15./ O styku diaľnice s plánovanou vodnou cestou (v medzinárodných dohodách nie sú dané termíny) bolo niekoľko rokovaní na rôznych úrovniach. MDPT SR nám oznámilo, že jedinou oprávnenou organizáciou vydávať stanoviská a informácie o vodnej ceste je povodie Váhu.

Podľa vyjadrenia PV trasa vodnej cesty sa prehodnocuje, od Čadce sa pravdepodobne odkloní do ČR.

16./ SSC akceptuje požiadavku podrobne zhodnotiť ošľadnícky koridor diaľnice D18 a porovnať znovu s čadčianskym koridorom. Upozorňuje však, že nie je vylúčené, že v novom procese EIA bude potvrdená v súčasnosti pripravovaná trasa cez Čadcu. Stanovisko k výhodnosti ošľadníckej trasy uvedené pätičným výborom: väčšia vzdialenosť od obydľí-nepredpokladáme, územie i typ osídlenia je obdobný ako v Čiernom. Lepší prístup do rekreačnej oblasti v oblasti Ošľadnica - Rača - presne taký istý ako pri čadčianskom variante, a to z diaľničnej križovatky v Krásne nad Kysucou. V Skalitom je z cesty II/487 možné prejsť do Ošľadnice len po lesnej ceste, riešenie nie je predmetom stavby diaľnice. Kratšia a lacnejšia cesta: a./ dĺžka variantu čadčianskeho 21,5 km, b./ dĺžka variantu ošľadníckeho 11,5 km, k tomu je však treba prirátat' dĺžku úseku Ošľadnica-Horelica-Čadca-Svrčinovec, ktorý je potrebný budovať súčasne s diaľnicou, tj. 10,4 km z toho rozostavaná 4,825 km., spolu dĺžka stavby 21,9 km. Diaľnica D18 je kat. 24,5/80,100 plánuje sa realizovať v 1/2 profile, tak isto aj cesta Čadca - Svrčinovec. Z toho vyplýva, že v oboch prípadoch je treba vybudovať približne rovnakú dĺžku kapacitnej komunikácie v rovnakom území, teda aj investičné náklady by sa veľmi nelíšili.

17./ Výhodnosť trasy Čadca-Svrčinovec-Čierne: zabezpečí súčasne tranzitnú dopravu (cca 15% dopravy) aj obsluhu regiónu. Umožní rýchlejšie spojenie - predpoklad rozvoja územia, prístup podnikateľských aktivít ako aj odvoz vlastnej produkcie, cestovný ruch, zamestnanosť a pod. V obci Čierne prepojenie na diaľnicu križovatkou. Výstavba diaľnice poskytne pracovné príležitosti, ako aj stredisko údržby diaľnic v Čadci počas prevádzky diaľnice.

18./ V Správe sú zatiaľ len vytypované možné skládky prebytočnej zeminy, bude upresnené s dodávateľom stavby. Starosta upozornil, že mohlo ísť o návrh obce Skalité.

19./ V projekte sú skoorinované všetky druhy dopravy - železničná, vodná, diaľničná. Technické riešenie diaľnice rešpektuje podmienky PV, ŽSR aj ostatných účastníkov výstavby podľa Stavebného zákona.

20. Prístupy na pozemky predelené diaľnicou sú zabezpečené.

**7. Verejné prerokovanie dňa 9.9.1999 (17.00 - 18.50) na ObÚ Krásno nad Kysucou.**

**V diskusii boli vznesené tieto otázky:**



1./ Väčšina prítomných žiada vysvetliť postup pri vykupovaní pozemkov. Niektorí občania majú osvedčenie o vlastníctve na pozemky pod existujúcou cestou I/11. Kedy dostanú vyplatené peniaze. Ako sa robí geometrické plány keď sú čiastky.

2./ V akom rozsahu sa budú pozemky vykupovať.

3./ Rodinné domy pod existujúcim mostom križovatky sú už dnes zaťažené nadmernými otrasmí (vibráciou) mostu, po pilieroch ktorého pri dažďoch steká voda a presahuje im do pivníc. Obyvatelia už dnes požadujú vyriešenie týchto problémov - protihlukové, resp. protivibračné opatrenia a taktiež riešiť odvodnenie cesty I/11.

4./ Ako bude riešená náhradná komunikácia za cestou I/11.

#### **Odpovede navrhovateľa:**

1./ Majetkoprávne vysporiadanie diaľnic a ciest. Výkupy nehnuteľností pre výstavbu diaľnice sa uskutočňujú na základe geometrických plánov, ktoré sa vypracujú v dokumentácii pre stavebné povolenie (DSP). SSC kontaktuje vlastníkov jednotlivých dotknutých parciel. Vlastníctvo je možné dokladovať vydržaním. Vydržaním: A./ na základe osvedčenia notára vydaného v zmysle ust. §2 ods. 3 Zák. č. 293/92 Zb. má osoba postavenie oprávneného držiteľa po dobu 10 rokov, pokiaľ v uvedenej dobe úspešne uplatní vlastnícke právo iná osoba. Také isté postavenia má vždy aj nadobúdateľ nehnuteľnosti. Vyplatenie finančnej náhrady za vykupovanú nehnuteľnosť je preto možné až po uplynutí lehoty 10 rokov. B./ V nesporných prípadoch (tj. po uplynutí doby 10 rokov) na základe notárskeho osvedčenia vydaného v zmysle ustanovenia § 63 zák. 323/92 Zb. má osoba postavenia vlastníka.

Dedičské konanie: na základe dedičského rozhodnutia(notár alebo súd).

Vlastníckymi dokladmi pre vyhotovenie návrhu kúpnej zmluvy sú aj: výpis z pozemkovej knihy, prídelová listina, darovacia listina, kúpna zmluva s predchádzajúcim majiteľom, zámenná zmluva (výmena pozemkov medzi občanmi), iné dohody a doklady dokazujúce vlastnícky vzťah k nehnuteľnosti.

Katastrálny úrad resp. odbor katastrálny na OÚ vykoná na základe uvedených dokladov zápis o vlastníctve do katastra nehnuteľností a na požiadanie vydá list vlastníctva.

Majetkoprávne vysporiadanie cesty I/11 zabezpečuje Investorský útvar (IÚ) Žilina.

2./ Pod diaľnicou 15-30 m (podľa šírky telesa), pod ostatné objekty stavby (prípadné preložky ciest, odpočívadlo). Celkový záber pod diaľnicou bude vykupovaný podľa geometrických plánov.

3./ Kanalizácia diaľnice bude riešiť komplexne odvodnenie celej diaľnice, teda aj jestvujúcej cesty I/11. V rámci stavby budú vykonané aj nutné úpravy a opravy cesty I/11, ktorá bude tvoriť v tomto úseku 1/2 diaľnice (vozovka, diletácia mostov a pod.). Pre posúdenie súčasného stavu a prípadne nutných opráv sa občania môžu obrátiť na SSC-IÚ Žilina.

4./ Náhradná komunikácia bude vedená od Kysuckého Lieskovca v súbehu s diaľnicou, odbočí na bývalú cestu I/11 vedenú cez miestnu časť Blažkov, pokračuje na jestvujúcom šikmom moste nad diaľnicou, k.ú. Krásno nad Kysucou s napojením na cestu I/11 v blízkosti motorestu Duo. V časti Blažkov bude rozšírená na kategóriu MŠ 9-7,5/50 . Rekonštrukcia bude až po Krásno nad Kysucou., taktiež sa bude budovať pravostranný chodník. Staré mosty budú nahradené novými okrem historického mosta Drozdov. ten bude po pravej strane rozšírený. Nové mosty budú navrhnuté na storočnú vodu . Úprava potokov bude od mostu až po zaústenie do Kysuce. Cez Krásno bude cesta bez zmeny. Most nad Bystricou bude rozšírený a zosilnený (historická pamiatka). Pre peších bude vybudovaná lávka nad Bystricou, na ktorej budú výhľadovo uložené inžinierske siete (kanalizácia a pod.). Chodník bude až po učilište.

## **IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI**

Z procesu posudzovania stavby diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité je zrejmé, že ani jeden zúčastnený subjekt nedal negatívne stanovisko k navrhovanej stavbe ako celku. Kontravéznosť stanovísk zúčastnených subjektov je výrazná v názore na trasovanie diaľnice v lokalitách Čadca - Podzávoz, Svrčinovec, Čierne a Skalité. Nejednotné sú stanoviska verejnosti, ktorého katastrálne územie je dotknuté navrhovanou stavbou. Záporné stanovisko vyjadrila časť občanov prezentovaných petičnými výbormi.

Predložená Správa je súborom informácií charakterizujúcich stav životného prostredia dotknutého územia a hodnotení predpokladaných vplyvov diaľnice na životné prostredie.

Riešenie diaľničného úseku Kysucké Nové Mesto- Skalité navrhované v troch variantoch pre účel Správy o hodnotení označených ako variant modrý, variant zelený a variant X nie sú v rozpore s platnými územnoplánovacími dokumentáciami.

Správa preukázala, že navrhovaná trasa diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité vo veľmi zložitom území Kysúc z hľadiska horninového prostredia, členitosti terénu, typu osídlenia (osady), prírodných, najmä klimatických podmienok je optimálna a predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia. Navrhované technické a ostatné opatrenia, (ktoré budú podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie) na elimináciu negatívnych vplyvov sú vyhovujúce a budú vyvážené prínosom pre vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu, ktorý tento úsek diaľnice bezpochyby predstavuje

Na základe zistených poznatkov odporúča sa základný variant v celej dĺžke. V úseku Čadca - Podzávoz sú environmentálne porovnateľné všetky 3 varianty.

## **V. ZÁVERY**

### **1. Závorečné stanovisko k činnosti**

Správa preukázala, že navrhovaná trasa diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto – Skalité vo veľmi zložitom území Kysúc z hľadiska horninového prostredia, členitosti terénu, typu osídlenia (osady), prírodných, najmä klimatických podmienok je optimálna a predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia. Navrhované technické a ostatné opatrenia, (ktoré budú podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie) na elimináciu negatívnych vplyvov sú vyhovujúce a budú vyvážené prínosom pre vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu, ktorý tento úsek diaľnice bezpochyby predstavuje

### **2. Odporúčaný variant**

Na základe zistených poznatkov odporúča sa základný variant v celej dĺžke. V úseku Čadca – Podzávoz sú environmentálne porovnateľné všetky 3 varianty.

### **3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti**

Počas výstavby je nutné udržiavať prístupové cesty v bezprašnom stave. V blízkosti obcí zamerať výsadby zelene ako protiexhalačné opatrenie.

Opatrenia na dosiahnutie zmiernenia vplyvov hlučnosti z cestnej dopravy je umiestnenie protihlukových clon.

Ochranu povrchových a podzemných vôd štandardne riešiť odkanalizovaním vôd stekajúcich z povrchu vozovky a odvedením do recipientov cez sedimentačné nádrže.

V etape stavebných prác zabezpečiť dodržiavanie hygienických predpisov a manipulačných poriadkov. Úseky, ktoré budú v kolízii s vodnými zdrojmi ochranu riešiť nadštandardnými opatreniami konštrukcie stavby a zimnou údržbou vozoviek inertným materiálom.

V nestabilnom prostredí realizovať sanačné opatrenie vo forme odvodnenia svahov a ich stabilizácia.

V projektovej dokumentácii podrobne rozpracovať nakladanie s odpadmi, upresniť spôsob zneškodňovania jednotlivých druhov odpadov, ktoré vznikli realizáciou stavby. Určiť lokality pre uloženie prebytkov vyťaženého materiálu z tunelov. Lokality podrobiť

hydrogeologickému a ochrannému prieskumu. Vylúčiť Gregušovú dolinu pre uloženie materiálov

Zmierňovať pôsobenia negatívnych faktorov dopravy formou vegetačných úprav ako súčasti diaľničného telesa. Lokality vyžadujúce si osobitnú ochranu sú detailne špecifikované v Správe. Navrhujú sa konkrétne opatrenia týkajúce sa významných prvkov USES (minimalizácie zásahov do brehových porastov, realizácie migračných podchodov, vytvorenie náhradných biotopov, úpravy tokov a dna tokov) :

- Oplotiť genofondové lokality a mokrade v trase D18 v etape výstavby (Horné Véziská, Jozefíkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Merkov potok, Šlahorov potok, Moravcovci),
- Vylúčiť depónie v lokalite Moravcovci z dôvodov zachovania mokrade a rašeliniska,
- Preveriť reálnosť možnosti posunu trasy diaľnice v km 29,10 z dôvodov kolízie s GL Moravcovci,
- V rámci eliminácie vplyvov na poľnohospodársku výrobu navrhnúť preložky poľných ciest a projekty hospodársko-technických úprav pozemkov.

Už počas vypracovania Správy, a najmä v rámci jej pripomienkovania sa vyskytli požiadavky občanov na zásadne inú polohu diaľnice, a to v tzv. „oščadníckom koridore“, ktorý bol posúdený na úrovni Zámery v r. 1996. Naopak, odborné dokumentácie (Zámer, Správa) preukázali reálnosť trasy hodnotenej v Správe. Keďže cieľom procesu EIA je objasniť a porovnať výhody a nevýhody zámeru ( § 5 Zákona 127/1994 Z.z.) hlavne obyvateľom dotknutých obcí doporučujem vyhodnotiť oščadnícky koridor na úrovni Správy a súčasne v tejto podrobnosti porovnať diaľnicu vedenú v oščadníckom a čadčianskom koridore.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa §18 Zákona.**

Záverečné stanovisko bolo vpracované na základe zhodnotenia výsledkov Správy o hodnotení k nej príslušnej dokumentácie, na základe stanoviska orgánov, výsledkov verejných prerokovaní a posudku. S predkladanými variantmi nevyjadrili súhlas všetky dotknuté orgány. Ich pripomienky sú však zohľadnené v bode - odporúčaný variant (bod 2 Záveru).

#### **5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.**

Predmet monitorovania v riešenom úseku bude spracovaný v projekte monitoringu a bude zameraný najmä na sledovanie vybraných vplyvov diaľnice v rôznych štádiách prípravy, realizácie a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia:

monitorovanie stability svahov v oblasti zárezov a mostných objektov,

monitorovanie vývoja erózie na svahoch s vysokou sklonitosťou,

monitorovanie úrovne hladiny a kvality podzemných vôd (vodných zdrojov) v lokalitách Kysucký Lieskovec, Krásno nad Kysucou, Svrčinovec, Skalité,

monitorovanie kvality prietokov povrchových tokov dotknutých výstavbou a prevádzkou a monitorovanie kvality a prietoky vôd vypúšťaných do recipientov (STN 75 7241),

monitorovanie záťaže hlukom a emisiami v lokalitách s priamym kontaktom s diaľnicou - Kysucký Lieskovec, Dunajov, Krásno/Skačkov, Ošadnica, Čadca, Svrčinovec, Čierne, Skalité,

monitorovanie zmien ekologickej stability a tým aj ochranej funkcie u plôch USES a genofondových lokalít dotknutých stavbou a prevádzkou diaľnice,

monitorovanie intenzity a štruktúry dopravy na príľahlej komunikačnej sieti,

monitorovanie seizmických účinkov na okolitú zástavbu,

pred výstavbou diaľnice realizovať inventarizáciu skutkového stavu objektov v blízkosti staveniska,

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgán v ročných intervaloch v priebehu výstavby a 1x počas začatia prevádzky, neskôr v intervaloch daných výsledkami prvotného monitoringu.

## **VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

