

Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo 1337/09-3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 919 001

3. Sídlo

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR

2. Účel

Účelom stavby je prepojenie diaľnice D3 s ČR medzi pripravovanou križovatkou Svrčinovec na diaľnici D3 a štátnou hranicou SR/ČR. Účelom výstavby rýchlostnej cesty je skvalitniť podmienky pre medzinárodnú, ako aj pre celkovú dopravu, zvýšiť plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky a znížiť negatívne dopady z cestnej dopravy na životné prostredie dotknutej obce.

3. Užívateľ

Verejná stavba v správe a údržbe Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s.

4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Kraj: Žilinský
Okres: Čadca
Katastrálne územie: Svrčinovec

5. Termín začatia činnosti

Predpokladaný rok zahájenia výstavby:	rok 2012
Predpokladaný rok uvedenia do prevádzky:	rok 2014
Predpokladaná rok ukončenia prevádzky:	nie je známy

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR je súčasťou základného systému diaľničných a rýchlostných ciest, v súlade s Programom prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007-2010, schváleným uznesením vlády SR č. 1084/2007 zo dňa 19.12.2007.

V nadväzujúcom úseku v Českej republike sa realizuje (resp. v niektorých úsekoch je už zrealizovaná) výstavba obchvatov. Tieto obchvaty by mali v budúcnosti vytvoriť súvislú rýchlostnú cestu R68 štátna hranica - Mosty u Jablunkova - Jablunkov - Bystřice -

Oldřichovce - Třanovice, ktorá sa bude napájať na R48 Frýdek-Místek - Český Těšín. Dĺžka uvedeného úseku R68 bude 33 km. Jednotlivé úseky budú neskôr dostavané na štvorpruhovú delenú komunikáciu v kategórii S24,5/100. Od štátnej hranice SR/ČR až po začiatok obchvatu Mostov u Jablunkova je vybudovaná delená štvorpruhová cesta.

Hlavným problémom dotknutého územia je tranzitná doprava, predovšetkým nákladná. Navrhovaná komunikácia by mala doplniť cestnú sieť tohto územia tak, aby prepájala plánovanú diaľnicu D3 kapacitnou komunikáciou (rýchlostnou cestou) s cestnou sieťou Českej republiky. Navrhovaná komunikácia by mala v maximálne možnej miere zaistiť bezpečnosť cestnej premávky v dotyku s obcou Svrčinovec a dosiahnuť oddelenie predovšetkým nákladnej tranzitnej dopravy od dopravy miestnej.

V technickej štúdii (Alfa 04, 02/2007) boli spracované 4 varianty:

- v kategórii C22,5 s neobmedzeným prístupom - variant 1 a variant 2
- v kategórii R22,5 s obmedzeným prístupom - variant 3 a variant 4.

V rámci posudzovania vplyvov boli tieto varianty označené tiež ako:

- variant 1 = variant modrý
- variant 2 = variant červený
- variant 3 = variant fialový
- variant 4 = variant zelený

Podľa rozsahu hodnotenia určenom Ministerstvom životného prostredia SR boli pre ďalšiu fázu posudzovania určené dva varianty:

- variant červený
- variant zelený

Navrhovaná komunikácia je vo variante červenom napojená na preložku cesty I/11, resp. vo variante zelenom na križovatkové vetvy navrhovanej križovatky Svrčinovec diaľnice D3. Preložka cesty I/11 aj vetvy križovatky Svrčinovec sú súčasťou stavby diaľnice D3 Čadca – Svrčinovec. Koniec komunikácie je pred štátnou hranicou SR/ČR.

Základné technické parametre komunikácií a križovatkových vetiev vychádzajú z STN 73 6101, STN 73 6110 a STN 73 6102. Pri riešení smerových pomerov však bolo nutné uvažovať so zníženou návrhovou rýchlosťou (70 km/h) s prihliadnutím na stiesnené priestorové podmienky. Minimálny polomer smerového oblúka je 250 m.

Pri návrhu výškového vedenia trasy jednotlivých variantov sa vychádzalo predovšetkým z požiadaviek príslušných článkov STN 73 6101, z nadväznosti na napojenie na začiatku a konci úseku, charakter územia, z polohy železničnej trate a z rešpektovania týchto podmienok:

- maximálny pozdĺžny sklon a minimálne polomery výškových oblúkov na zastavenie
- dodržanie potrebnej voľnej výšky pri krížení komunikácií, resp. vetiev križovatiek
- zosúladenie návrhu nivelety s príslušným smerovým vedením.

Šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii C11,5/70 pri červenom variante a kategórii R11,5/70 pri zelenom variante.

Červený variant od staničenia km 0,474 a zelený variant od staničenia km 0,191 sú vedené v spoločnej trase s totožným výškovým vedením, čo umožňuje dobudovať červený variant v prípade nárastu dopravy a prevádzkovania diaľničnej križovatky Svrčinovec na zelený variant s mimoúrovňovou križovatkou (ak to bude dopravné zaťaženie vyžadovať).

Červený variant (dĺžka cca 1,267 km)

V rámci stavby diaľnice D3 križovatka Svrčinovec, sa navrhuje nevyhnutná úprava súčasnej cesty I/11, ktorá bude vybudovaná ako 4-pruhová komunikácia. Na konci tejto úpravy sa napojí trasa navrhovaného variantu, ktorý sa ďalej odkloní západne od existujúcej cesty I/11, bude pokračovať pozdĺž železnice západným obchvatom obce Svrčinovec, časť Zatky a opäť sa na I/11 napojí pred colným priestorom hranice SR/ČR. Existujúca cesta I/11, vedená cez

obce v pôvodnej trase, bude prekategORIZOVANÁ na miestnu obslužnú komunikáciu. Na navrhovaný variant bude pôvodná cesta I/11 napojená dvoma úrovňovými stykovými križovatkami - v km 0,200 a v km 1,025.

Toto riešenie však nezabezpečuje oddelenie tranzitnej dopravy od dopravy miestnej. Tranzitná doprava, ktorá bude prichádzať z diaľnice D3, bude vždy konfrontovaná a obmedzovaná miestnou premávkou v úseku medzi diaľničnou križovatkou Svrčinovec a križovatkou navrhovaného variantu s pôvodnou cestou I/11, pretože všetky kolízie sú riešené úrovňovými stykovými križovatkami. Vzhľadom na očakávané dopravné zaťaženie týchto uzlov však navrhnuté stykové križovatky budú svojou kapacitou vyhovovať v sledovaných časových horizontoch.

Návrh červeného variantu umožňuje v budúcnosti prebudovať trasu, pričom na začiatku úseku je možné zrealizovať mimoúrovňovú križovátku a potrebné prepojenia vetiev križovatky Svrčinovec a hlavnej trasy tak, ako je to navrhnuté v zelenom variante.

Variant je v prvej etape navrhnutý ako 2-pruhová komunikácia s neobmedzeným prístupom s návrhovou rýchlosťou 70 km/h (C11,5/70). Minimálny smerový oblúk je 250 m, čo zodpovedá kategórii C11,5/70, resp. C22,5/70. Maximálny pozdĺžny sklon je 6 %, čo v horskom druhu územia taktiež zodpovedá danej kategórii cesty. Vzhľadom na malú dĺžku úseku s maximálnym pozdĺžnym sklonom 6 % nie je potrebný pruh pre pomalé vozidlá.

Zelený variant (dĺžka 0,983)

Trasa variantu sa napája na vetvu „A“ a „B“ pripravovanej križovatky D3 Svrčinovec. Ďalej povedie súbežne so železničnou traťou západným obchvatom obce Svrčinovec, časť Zatzky, a pred colným priestorom hranice SR/ČR sa napojí na cestu I/11. Existujúca cesta I/11 bude po vybudovaní variantu využívaná ako miestna obslužná komunikácia.

Trasa variantu bude napojená na diaľnicu D3 sústavou mimoúrovňových križovatkových vetiev (budované jednak v rámci diaľnice D3 a ďalšie navrhované v tejto stavbe), pričom bude zabezpečené bezkolízne prepojenie všetkých požadovaných smerov (Žilina, Poľsko, Česká republika). Okrem toho bude umožnené aj napojenie miestnej dopravy zo Svrčinovca na diaľnicu D3 v smere Žilina a Poľsko. Z diaľnice D3 zo smeru Žilina bude musieť byť obec Svrčinovec napojená len v rámci križovatky Čadca - Podzávoz. Napojenie miestnej dopravy do Českej republiky sa bude realizovať po existujúcich komunikáciách a mimoúrovňovou trasou pri colnici (vetva D).

Variant je v prvej etape navrhnutý ako 2-pruhová komunikácia s obmedzeným prístupom s návrhovou rýchlosťou 70 km/h (R11,5/70). Minimálny smerový oblúk je 250 m, čo zodpovedá kategórii R11,5/70, pri dobudovaní rýchlostnej cesty na štvorpruhovú kategórie R22,5/80 však nevyhovuje návrhová rýchlosť a bude potrebné požiadať o výnimku z normy STN 73 6101 na kategóriu R22,5/70. Maximálny pozdĺžny sklon je 6 %. Vzhľadom na malú dĺžku úseku s maximálnym pozdĺžnym sklonom 6 % nie je potrebný pruh pre pomalé vozidlá.

Základné údaje o križovatkách

Križovatka Svrčinovec bude realizovaná v rámci stavby diaľnice D3. Križovatka je navrhnutá tak, že rieši všetky aktuálne prepojenia v smere Slovensko (Žilina) - Česko - Poľsko. Križovatka je navrhnutá ako útvarová. Stiesnené pomery údolia Šlahorovho potoka, v ktorom bolo potrebné rešpektovať a križovať ďalšie líniové prvky (Šlahorov potok, cesta I/11, železničná trať Čadca - Bohumín) a existujúcu zástavbu, sa výrazne podieľali na priestorovom riešení križovatky. Križovatka je navrhnutá v troch výškových úrovniach (cesta I/11, vetva „A“, diaľnica), s vedením diaľnice a všetkých križovatkových vetiev na mostoch.

Základné údaje o mostoch

Všetky mosty v jednotlivých variantoch sa nachádzajú na navrhovanej komunikácii, alebo na

vetvách príslušných k týmto komunikáciám. Prehľad o mostoch uvádza nasledujúca tabuľka.

		Variant červený	Variant zelený
Mosty	počet	5	6
	dĺžka (m)	506	1 924

Preložky a úpravy cestných komunikácií

Navrhovaná komunikácia vyvoláva pri jednotlivých variantoch preložky, prípadne úpravy dotknutých miestnych a mestských komunikácií. Rozsah nutných úprav je uvedený v nasledujúcej tabuľke podľa jednotlivých variantov:

variant	Názov preložky (úpravy) cestnej komunikácie	Kategória	Dĺžka v m
Červený	Preložka miestnej komunikácie v km 0,590	MOK 3,75/30	76
	Úprava mestskej komunikácie pred colnicou	MO7,5/40	250
Zelený	Preložka miestnej komunikácie v km 0,305	MOK 3,75/30	77
	Úprava mestskej komunikácie pred colnicou	MO7,5/40	250

Oporné a zárubné múry

Oporné a zárubné múry je potrebné realizovať iba pri zelenom variante. Ich rozsah je v nasledovnej tabuľke.

Variant	Oporný / zárubný múr	Dĺžka v m	Priemerná výška v m
Zelený	Zárubný múr na vetve C v km 0,200 – 0,360 vpravo	160	5,2
	Zárubný múr na vetve B v km (-)0,700 – (-)0,625	75	9,0
	Oporný múr na vetve D v km 0,365 – 0,495	130	6,0

Odvodnenie vozovky

Nakoľko žiadny z variantov neprechádza ochranným pásmom vodárenských zdrojov, technická štúdia nepredpokladá nutnosť budovania cestnej kanalizácie. Odvedenie vôd z vozovky komunikácie bude zabezpečené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom do priekop a následne do príslušných recipientov.

Protihlukové opatrenia

V rámci technickej štúdie boli navrhnuté protihlukové opatrenia vo forme protihlukových clôn a výmeny okien. Na základe aktualizácie hlukovej štúdie došlo k menším úpravám uvedených opatrení. Ich návrh je v nasledujúcej tabuľke.

Navrhované protihlukové clony

Poradie	Staničenie v km	Poloha	Dĺžka v m	Výška v m	Plocha v m ²
Červený variant					
PC1	0,170 - vetva križovatky	vpravo	80	3	240
PC2	0,220 – 0,430	vpravo	210	3	630
PC3	0,590 – 0,930	vpravo	340	3	1 020
PC4	1,030 – 1,130	vľavo	100	4	400
PC5	1,130 – 1,200	vľavo	70	3	210
Spolu			800		2 500
Zelený variant					
PC1	(-)0,095 – 0,155	vpravo	250	3	750
PC2	0,275 – 0,645	vpravo	370	3	1 110
PC3	0,780 – vetva D	vľavo	80	4	390
PC4	0,860 – 0,910	vľavo	50	3	150
Spolu			750		2 400

Navrhované sekundárne opatrenia na fasádach RD

Staničenie km	Poloha	Vzdialenosť v m od osi cesty
Červený variant		
0,077	vpravo	33
0,969	vľavo	37
1,112	vľavo	49
1,145	vpravo	92
1,185	vpravo	46
1,200	vpravo	95
Zelený variant		
(-)0,185	vpravo	137
0,680	vľavo	38
0,820	vľavo	49
0,865	vpravo	92
0,905	vpravo	47
0,915	vpravo	95

Protihlukové clony sú navrhnuté ako zvislé. V rámci koruny komunikácie sa uvažuje s umiestnením clony čo najbližšie k zdroju hluku, tak aby bola dosiahnutá čo najvyššia efektívnosť jej umiestnenia. Zároveň je potrebné dodržať potrebnú bezpečnostnú vzdialenosť clony od jazdných pruhov komunikácie. Materiál a konštrukcia clony musí vyhovovať z hľadiska funkčnosti, stability, údržby, bezpečnosti, estetiky a začlenenia clony do prírodného prostredia. Protihlukové clony budú budované ako pohltivé, zodpovedajúce kategórii A3 (STN EN 1793-1), so zvukovou pohltivosťou $DL\alpha > 8$ dB. Vzduchová nepriezvučnosť je navrhovaná v kategórii B3 - $DLR > 24$ dB.

Zemné práce

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia. Porovnanie bilancie hmôt pri jednotlivých variantoch uvádza tabuľka.

Ukazovateľ	Variant červený	Variant zelený
Výkop	9 200	51 691
Násyp	77 684	51 056
Prebytok (+) / Deficit (-)	- 68 484	+638

Uvedený údaj o deficite, resp. prebytku je orientačný, nakoľko materiál z výkopu bude s veľkej časti pravdepodobne nevhodný na použitie do násypov. Výkopový materiál z trasy bude možné použiť do násypov len v kombinácii s kvalitnejším materiálom systémom sendvičového násypu.

Z celkovej bilancie zemných prác vyplýva, že je potrebné uvažovať so zabezpečením násypového materiálu v externých zeminách.

Príprava územia a následná rekultivácia

V rámci prípravy územia sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plôch trvalého i dočasného záberu pôdy a pre zriadenie stavebných dvorov. Manipulačné pásy sú navrhnuté iba v nevyhnutnom rozsahu potrebnom pre vybudovanie jednotlivých objektov rýchlostnej cesty, s ohľadom na minimalizáciu záberu poľnohospodárskej pôdy, minimalizácie zásahu do územia, ktoré je predmetom ochrany prírody.

Úprava plôch bude pozostávať z odhumusovania, časť bude odvezená na rekultiváciu určených pozemkov a časť bude uložená na medziskládky, pričom bude zabezpečené následné ošetrovanie humusu po dobu spätného využitia na zahumusovanie cestného telesa. Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. bude navrhovateľ povinný zabezpečiť hospodárne a účelné využitie pôdy na základe bilancie skrývky humusového horizontu.

Súčasťou stavby bude následná rekultivácia dočasne zabratých pozemkov. Na tých, ktoré nebudú situované na poľnohospodárskej pôde sa realizuje iba technická rekultivácia. Na pozemkoch poľnohospodárskej pôdy sa okrem technickej rekultivácie vykoná aj biologická rekultivácia, ktorej rozsah bude podrobne popísaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Skládky humusu, ktorý sa použije na spätné zahumusovanie svahov zemného telesa, na spätnú rekultiváciu, ako aj na rôzne upravené plochy (napr. v križovatkách), budú vytvorené v priestoroch budúcej križovatky alebo na dočasne zabratých priľahlých plochách, nevyužívaných na poľnohospodársku výrobu. Humus, ktorý sa nepoužije pre potreby stavby sa odovzdá poľnohospodárskym subjektom, resp. užívateľom dotknutých pozemkov.

Rekultivácie opustených úsekov ciest

Súčasťou rekultivačných prác bude aj rekultivácia všetkých opustených úsekov ciest. V rámci posudzovanej stavby sa uvažuje s rekultiváciou týchto ciest:

Variant	Rekultivovaný úsek	Výmera v m ²	Spolu m ²
Červený	Cesta I/11 – začiatok úseku	1 463	3 262
	Cesta I/11 – koniec úseku	1 799	
Zelený	Vetva A križovatky Svrčinovec (D3)	1 128	2 112
	Cesta I/11 pri colnici	984	

Vegetačné úpravy

Vhodné začlenenie rýchlostnej cesty do územia bude riešené vegetačnými úpravami na svahoch cestného telesa. Výsadba krovitej i vyššej zelene zabezpečí zníženie negatívnych vplyvov na územie, hlavne hlučnosti a prašnosti.

V miestach migrácie zveri bude pozdĺž oplotenia navrhnutá vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty. Podrobný výber druhovej skladby drevín bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie s prihliadnutím na miestne klimatické a pôdne pomery, pôvodné domáce druhy a celkový ráz krajiny.

Vyvolané investície

Preložky a úpravy vodných tokov

Trasa v oboch variantoch križuje tok Šlahorovho potoka a vyžaduje si jeho preložky. Významným dôvodom pre preložky je výrazný zásah do územia pri budovaní križovatky Svrčinovec, kde umiestnenie mostných opôr podmieňuje reguláciu toku. Navrhované preložky budú zahŕňať aj úpravu brehov potoka. Preložky a úpravy vodných tokov uvádza nasledujúca tabuľka.

Variant	Názov preložky	Šírka v m	Dĺžka v m
Červený	Preložka potoka pri stykovej križovatke v km 0,200	3,0	263
	Preložka potoka pri stykovej križovatke v km 1,025	3,0	202
	SPOLU		465
Zelený	Preložka potoka v križovatke Svrčinovec	4,0	266
	Preložka potoka pri vetve D	1,5	195
	SPOLU		461

Preložky vodovodov

Preložka vodovodu je len vo variante červenom.

Preložky plynovodov

Preložky silnoprúdnych vedení

Preložky slaboprúdnych vedení.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ vypracovala spoločnosť Enviconsult, spol. s r.o., v septembri 2009, vedúcim riešiteľského kolektívu bol RNDr. Ivan Pirman.

Vypracovaniu správy predchádzalo hodnotenie Zámeru „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“, na základe ktorého MŽP SR a s prihliadnutím na doručené stanoviská v spolupráci s rezortným orgánom, povolujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo a vydalo rozsah hodnotenia k predmetnej činnosti podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z.z. zo dňa 31.7.2008 pod j. č. 8050/08-3.4/ml, v ktorom určili predalšie posudzovanie varianty červený a zelený.

Navrhovaná činnosť je zaradená podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“), do:

- kategórie č. 13. „Doprava a telekomunikácie“, položky číslo 1. „Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov“, časť A, kde je pre činnosti pre prahové hodnoty bez limitu stanovené povinné hodnotenie.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ predložil správu podľa § 31 zákona Ministerstvu životného prostredia SR v novembri 2007. Ministerstvo životného prostredia SR podľa § 33 ods. zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ (ďalej len „správa“), rozoslalo:

- rezortnému orgánu
- povolujúcemu orgánu a dotknutej obci
- dotknutým orgánom
- Českej republike (listom zo dňa 22.10.2009)

s upozornením, že písomné stanovisko k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 1 zákona potrebné doručiť na adresu - Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava, najneskôr do 30 dní od jej doručenia.

Správa o hodnotení bola zverejnená podľa § 34 zákona obvyklým spôsobom na obecnom úrade a na internetovej stránke MŽP SR – www.enviroportal.sk.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie v obci Svrčinovec bolo zvolané pozvánkou doporučenou poštou pre príslušné orgány, rezortné orgány a dotknuté orgány a zverejnením pozvánky na oznamovacej tabuli a internetovej stránke obce obvyklým spôsobom na deň 5.11.2009 v zasadacej miestnosti obecného úradu.

Program:

1. Otvorenie verejného prerokovania a privítanie zúčastnených – Ing. Okuliarová
2. Predstavenie zámeru výstavby Rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR – RNDr. Pirman

3. Prezentácia správy o hodnotení navrhovanej činnosti Rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR – RNDr. Pirman
4. Diskusia

Otázka č. 1:

Pán Kubišta Ladislav: Ako vedie trasa rýchlostnej cesty R5 popod železnicu, či na mostných objektoch alebo po zemi.

Odpoveď:

RNDr. Pirman za zhotoviteľa Správy: Väčšinou je trasa vedená na mostných objektoch.

Ing. Okuliarová za NDS: Detailné riešenie vedenia trasy rýchlostnej cesty R5 v objektovej skladbe bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie (DÚR, DSP a pod.).

Otázka č. 2:

pani Čarnecká: Ako to bude s ťažkou nákladnou dopravou so staveniska a aký bude smer výstavby?

Odpoveď:

RNDr. Pirman: Prístupové komunikácie pre stavenisko budú realizované mimo obývaného územia, ku ktorým bude zhotovená sprievodná dokumentácia v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Ing. Okuliarová za NDS: Výstavba bude nadväzovať od križovatky Svrčinovec smerom do Čiech a vo vyšších stupňoch dokumentácie sa bude riešiť aj monitoring, kde sa bude monitorovať stav ŽP počas prípravy, výstavby ako aj počas prevádzky.

Otázka č. 3 :

Pán Kavuliak: Ako bude zabezpečené prepojenie obytných častí prerušených rýchlostnou cestou R5?

Odpoveď:

RNDr. Pirman: Otázka prechodov pod, alebo nad cez rýchlostnú cestu bude doriešená v DÚR. Existujúce prepojenia k pozemkom budú zachované.

Otázka č. 4:

Pán Beleš Peter: Nevidí rozdiel medzi zeleným a červeným variantom, tvrdí, že migračná trasa zveri je zle zakreslená, že zver je odklonená rovno do trubkovitej križovatky (vetvou „A“ do vetvy „B“) pri zelenom variante. Negatívne sa vyjadril aj k znaleckému posudku, ktorý vraj vôbec neposudzuje výhody variantov a dopady z hľadiska ichthyofauny a podľa neho bude pri zelenom variante poškodený celý stredný úsek biokoridoru Šlahorovho potoka. Z toho dôvodu preferuje realizáciu červeného variantu.

Odpoveď:

RNDr. Pirman: vysvetlil zakreslenie migračnej trasy zveri zeleného variantu. Tento variant v celom úseku pretína nadregionálny terestrický biokoridor (2/19) Veľký Polom – Skalité – Rieka, ktorý umožňuje pohyb suchozemských stavovcov a zložiek bioty viazaných na terestrické, tzn. suchozemské prostredie. Z hľadiska ochrany migračnej trasy terestrických, tzn. suchozemských živočíchov je výhodnejší práve zelený variant, ktorý prekonáva údolie Šlahorovho potoka v úseku najaktívnejšej migrácie medzi obcou Svrčinovec a časťou Zatky mostným objektom. V tomto úseku má mostný objekt dostatočné výškové aj šírkové pomery aby bolo zabezpečené bezproblémové prekonanie tohto úseku.

Otázka č. 5:

Pán Beleš František, zástupca ŠOP a CHKO Kysuce: podporujú červený variant, ktorý je možný napojiť aj bez križovatky Svrčinovec, nesúhlasia s posunutím trubkovitej križovatky do dediny a napojenie pred colnicou by posunul o 100 metrov vyššie smerom k colnici.

Taktiež nesúhlasí so zakreslením migračnej trasy zveri v situáciách. Zaujíma sa hlavne o stanovisko obce. Je za minimalizáciu zásahov do biotopov, pre červený variant navrhuje vybudovať nadchod pre zver (zelený most).

Odpoveď:

RNDr. Pirman: Vysvetlil prítomným, že znalecký posudok vychádza z dôveryhodných podkladov, neposudzuje varianty ale hodnotí varianty z hľadiska minimalizácie negatívnych vplyvov na ichthyofaunu Šlahorovho potoka.

Zástupkyňa obce pani Ing. Pikuliaková:

Stanovisko obce je za budovanie zeleného variantu v nadväznosti s budovaním diaľnice D3 a križovatky Svrčinovec. Obec má záujem len o definitívne riešenie a to je v tomto prípade zelený variant, ktorý je šetrnejší pre ŽP a výhodnejší pre občanov. Pre červený variant by mala križovatka Svrčinovec iné usporiadanie napájajúcich vetiev- dve stykové križovatky, prostredníctvom ktorých sa zabezpečí pripojenie na cestu I/11 a rýchlostnú cestu R5. Obec trvá na stanoviskách, ktoré boli obcou vydané v predchádzajúcich stupňoch procesu posudzovania.

RNDr. Pirman: Zopakoval, že červený variant nemá parametre rýchlostnej cesty, je to preložka cesty I/11. Je to dočasné riešenie, ktoré sa neskôr bude musieť dobudovať na zelený variant.

V závere pán Kubišta vyslovil požiadavku aby rýchlostná cesta R5 neznečisťovala vodné zdroje.

RNDr. Pirman: Informoval zúčastnených, že znalecký posudok odporúča zvedenie povrchových zrážkových vôd z cesty cez tukové lapače do vsakov s dostatočnou filtračnou schopnosťou, aby nedošlo k znehodnoteniu podzemných vôd. Na zimný posyp odporúča použiť inertný materiál, ktorý nespôsobuje chemické znečistenie vodných tokov.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe

K správe o hodnotení boli zaslané nasledovné stanoviská:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list zo dňa 29.10.2009, č.j. 15430/2009-SCDPK/43642)

K predloženému záverečnému zhrnutiu správy o hodnotení činnosti „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“ nemá pripomienky. Súhlasí so spracovateľom predloženej správy o hodnotení a na základe komplexného posúdenia metódou multikriteriálneho hodnotenia odporúča trasu rýchlostnej cesty R5 budovať podľa variantu zeleného.

Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, odbor infraštruktúry a prevádzky (list zo dňa 20.10.2009, č.j. SEMaI-73-353/2009)

K správe o hodnotení nemá pripomienky.

Ministerstvo vnútra SR, Prezídium policajného zboru (list zo dňa 19.11.2009, č.j. PPZ-135-59/ODP-2009)

Po oboznámení sa s predmetným materiálom MV SR PPZ k nemu neuplatňuje z hľadiska svojej pôsobnosti žiadne pripomienky, ani pozmeňujúce návrhy.

Krajský úrad životného prostredia Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie (list zo dňa 16.11.2009, č.j. 2009/01276/Gr)

Odporúča minimalizovať zásah do lúčnych biotopov a do Šlahorovho potoka vybudovaným celej vetvy A na pilotoch, prípadne zvážiť iné dopravné - technické riešenie napojenia na diaľničnú križovatku v smere do Žiliny, v trase náhradného biokoridoru asanovať polorozpadnutú budovu nad cestou I/11 (navrhované oplotenie cesty navádza zver rovno do tohto urbanizovaného priestoru).

Zo stanovísk ďalších dotknutých orgánov vyplýva, že za výhodnejšiu považujú realizáciu červeného variantu, ktorú odporúčali ešte pred vypracovaním správy o hodnotení. Po preštudovaní správy o hodnotení navrhovanej činnosti, Krajský úrad životného prostredia v Žiline odporúča realizáciu červeného variantu (s navrhovaným doriešením).

Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Žilina (list zo dňa 11.11.2009, č.j. 2009/02042-002)

Daným územím je najväčším problémom tranzitná doprava a to predovšetkým nákladná. Výstavba rýchlostnej komunikácie by mala doplniť cestnú sieť tohto územia tak, aby prepájala plánovanú diaľnicu D3 s cestnou sieťou Českej republiky a zároveň v neposlednom rade jej vybudovaním sa dosiahne odklon dopravy mimo zastavaného územia obce, čím sa predpokladá zníženie záťaže obyvateľov Svrčinovca z hľadiska hluku a nehodovosti. Bez realizácie (nultý variant) zámeru môže pri neustále sa zvyšujúcej intenzite cestnej premávky vyvolať dopravný kolaps v danom území.

Na základe vyhodnotenia oboch variantov z hľadiska technicko-ekonomického, dopravného, krajinného-ekologického, zdravotného a socioekonomického kritéria Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Žilina odporúča realizovať variant červený, tak ako je to vyhodnotené aj v predložennom zámere, aj keď predstavuje dočasné riešenie na výhľadové obdobie 20-30 rokov a rieši hlavne preložku cesty I/11. Pri realizácii akéhokoľvek variantu je však predpoklad, že pri stavebnej činnosti počas výstavby predmetného zámeru bude ovplyvnené ovzdušie z hľadiska prašnosti, hlučnosti a koncentrácie exhalátov, nakoľko sa zvýši intenzita nákladnej ako i osobnej. V prípade zvýšenia vplyvov z dopravy je potrebné vypracovať podrobne opatrenia na minimalizáciu uvedených vplyvov a realizovať prípadné protihlukové opatrenia, tak ako je to spracované a navrhnuté v hlukovej štúdii. Tieto podmienky žiada zohľadniť v ďalšom stupni dokumentácie.

Krajský pozemkový úrad Žilina (list zo dňa 10.11.2009, č.j. KPÚ 2009/00593/15 O)

Navrhovaná činnosť bude mať vplyv na PP, jej realizáciou dôjde k úbytku PP a to natrvalo, aj dočasne. Z hľadiska záberov pôdy tunajší úrad odporúča realizovať červený variant, ktorý je z tohto hľadiska vhodnejší. Taktiež požaduje rešpektovať požiadavku užívateľa PP PD Čierne, uvedenú v ich stanovisku zo dňa 20. 10. 2009.

Realizáciou stavby sa tiež počíta s degradáciou pôdy zhutnením pôdneho profilu použitím ťažkej techniky ako aj s kontamináciou pôd počas samotnej výstavby a následne počas prevádzky cestnej komunikácie. Investor je povinný dodržiavať zásady trvalo udržateľného využívania a obhospodarovania PP a jej ochrany podľa §§3-8 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákona“).

Podľa § 12 ods. 1 zákona PP možno použiť na nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu.

Pri návrhu nepoľnohospodárskeho použitia PP na stavebné a iné zámery je podľa § 12 ods. 2 zákona povinnosť zo strany navrhovateľa dodržiavať zásady ochrany PP pri nepoľnohospodárskom použití. Konečný návrh posúdi orgán ochrany PP.

Trvalý a dočasný záber PP je investor povinný vysporiadať podľa §§ 13-17 zákona.

V prípade použitia PP na nepoľnohospodársky účel na čas kratší ako jeden rok, vrátane uvedenia PP do pôvodného stavu, je investor podľa § 18 ods. 2 zákona povinný pred začatím vykonávania nepoľnohospodárskej činnosti na PP vyžiadať si stanovisko orgánu ochrany PP.

Obvodný úrad životného prostredia Čadca (list zo dňa 13.11.2009, č.j. ŽP 09/00991/EB1)

Vyjadrenie jednotlivých zložiek:

1. *Stanovisko orgánu štátnej vodnej správy* podľa § 28 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách:

Orgán štátnej vodnej správy nemá pripomienky k uvedenej správe o hodnotení.

2. *Stanovisko orgánu odpadového hospodárstva* podľa zák. č. 223/2001 Z.z. o odpadoch:

Z hľadiska odpadového hospodárstva k správe o hodnotení nemá pripomienok, avšak upozorňujeme navrhovateľa, že novelizáciou zákona o odpadoch č. 386/2009 je pôvodcom odpadov vznikajúcich v dôsledku uskutočňovania stavebných prác ten, kto vykonáva tieto práce.

3. *Stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny podľa zák. č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny:*

Dotknutá lokalita sa nachádza na území, na ktorom podľa zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí prvý stupeň ochrany. Podľa RÚSES okresu Čadca, jej súčasťou je alúvium Šlahorovho potoka so zachovalými brehovými porastami, biotopmi národného a európskeho významu ako aj biotopmi chránených druhov živočíchov. Najmenší zásah do uvedených biotopov predstavuje červený variant.

Vzhľadom na uvedené nemá námietky k realizácii červeného variantu.

4. *Stanovisko orgánu ochrany ovzdušia podľa § 33 zákona č. 478/2002 Z.z. o ochrane ovzdušia:*

K predloženej správe o hodnotení nemá žiadne pripomienky .

Záver:

K predloženej správe o hodnotení boli na Obvodný úrad životného prostredia v Čadci zaslané aj ďalšie vyjadrenia :

Poľovnícka spoločnosť Svrčinovec

Slovenský rybársky zväz - Rada Žilina

Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu Čadca

Združenie poľovníckych spoločností Čierne- Svrčinovec

Vo všetkých vyjadreniach sú jednotlivé organizácie a orgány za červený variant.

Z predložených stanovísk k správe o hodnotení horeuvedeného zámeru nemá zásadne pripomienky. Odporúča realizovať červený variant najmä z dôvodov uvedených vo vyjadrení štátnej ochrany prírody a krajiny.

Obvodný lesný úrad Čadca (list zo dňa 4.11.2009, č.j. 2009/1050-002)

Po preskúmaní správy o hodnotení dospel tunajší úrad k záveru, že vo vzťahu k záberom lesných pozemkov sa javí ako najvhodnejší variant – červený.

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Čadca (list zo dňa 26.10.2009, č.j. 09/01903-01)

Po podrobnom preštudovaní ObU CD PK v Čadci dospelo k tomu, že sa nejedná o problematiku pozemných komunikácií II. a III. triedy, pre ktoré je ObU CD PK v Čadci príslušným cestným správny orgánom.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Čadca (list zo dňa 5.11.2009, Č.p.: ORHZ-67-1/2009)

K predloženej správe nemá pripomienky.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, sekcia špeciálneho stavebného úradu (list zo dňa 16.10.2009, č.j. 5085/09-S4/Pč)

K predloženej správe o hodnotení podáva toto vyjadrenie:

1. K obsahu správy o hodnotení tunajší úrad nemá pripomienky.

2. Z hľadiska pôsobnosti tunajšieho úradu a ním chráneným záujmov v ďalšej príprave realizácie navrhovanej činnosti je potrebné rešpektovať ustanovenia §§ 8 a 12 zákona č. 164/1996 Z.z. o dráhach a o zmene zákona č.455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov (umiestňovanie stavieb a vykonávanie činností v ochrannom pásme a v obvode dráhy).

Žilinský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja (list zo dňa 26.10.2009, č.j. 7658/2009/ORR-002)

Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v tomto úseku navrhuje rýchlostnú cestu R5 v súlade s regulatívom Všeobecne záväzného nariadenia 6/2005 ÚPN VÚC

Žilinského kraja bod 5.2.10 chrániť územný koridor a realizovať rýchlostnú cestu R5 (v kategórii R 11,5/80, cieľový stav podľa záťaže úsekov v R 22,5/100, sieť AGR č. E75) v trase a úsekoch:

a) diaľničná križovatka D3 Svrčinovec - štátna hranica SR/ČR.

Po schválení predloženej správy o hodnotení v procese posudzovania a odsúhlasení investorom, bude schválený variant premietnutý do najbližšej aktualizácie Územného plánu Žilinského regiónu.

Štátna ochrana prírody SR, RCOP Námestovo, Správa CHKO Kysuce (list zo dňa 13.11.2009, č.j. CHKOKY 519/2009)

Na základe správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - štátna hranica SR/ČR“, terénnej obhliadky zo dňa 5.11.2009, účasti na verejnom prerokovaní správy dňa 5.11.2009 na Obecnom úrade vo Svrčínovci ako aj na základe pracovného jednania zo zástupcami CHKO Beskydy (ČR) zo dňa 5.11.2009 zasiela nasledujúce stanovisko:

Hodnotenie lokality z hľadiska záujmov ochrany prírody

Lokalita sa nachádza v krajine s prvým stupňom ochrany, v alúviu meandrujúceho Šlahorovho potoka so zachovalými brehovými porastami, biotopmi národného a európskeho významu ako aj biotopmi chránených druhov živočíchov (vydra riečna). Podľa R - USES okresu Čadca sa jedná o zásah do hydrického biokoridoru regionálneho významu, zároveň cez daný úsek prebieha nadregionálny terestrický biokoridor pozdĺž štátnej hranice, ktorý je významný z hľadiska migrácie poľovnej raticovej zveri ale hlavne veľkých šeliem (vlk dravý, rys ostrovid, medveď hnedý). Zachovanie tohto biokoridoru je dôležité najmä z medzinárodného hľadiska, kde umožňuje migráciu týchto šeliem do Českej republiky.

ŠOP SR, Správa CHKO Kysuce po dôkladnom posúdení oboch variantov v správe o hodnotení vydáva toto stanovisko:

1. Červený variant

Výhody: menší zásah do lúčnych biotopov, minimálny zásah do Šlahorovho potoka

Nevýhody: výrazné zhoršenie možností migrácie terestrických živočíchov (veľké šelmy, poľovná raticová zver)

Riešenie: v prípade realizácie bude potrebné vybudovať nad cestou (v priestore medzi pripojením vetvy B diaľnice D 3 na cestu a vetvy A diaľnice D3 na cestu) nadchod pre veľké šelmy a poľovnú raticovú zver o šírke 50 - 80 m

2. Zelený variant

Výhody: umožňuje migráciu terestrických živočíchov

Nevýhody: väčší zásah do lúčnych biotopov, väčší zásah do meandrujúcej časti Šlahorovho potoka (vetva A)

Riešenie: minimalizovať zásah do lúčnych biotopov a do Šlahorovho potoka vybudovaným celej vetvy A na pilotoch, prípadne zvážiť iné dopravné - technické riešenie, napojenia na diaľničnú križovatku v smere do Žiliny, v trase náhradného biokoridoru asanovať polorozpadnutú budovu nad cestou I/11 (navrhované oplotenie cesty navádza zver rovno do tohto urbanizovaného priestoru).

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca (list zo dňa 9.11.2009, č.j. HŽP-3070/2009)

Návrh červeného variantu nerieši úplne selekciu tranzitnej dopravy od dopravy miestnej, návrh umožňuje v budúcnosti dobudovať trasu na rýchlostnú komunikáciu prebudovaním počiatočného úseku na mimoúrovňové križovanie.

Zelený variant (rýchlostná cesta R5): trasa sa odpája z križovatky Svrčinovec sústavou mimoúrovňových križovatiek, pričom bude zabezpečené bezkolízne prepojenie všetkých požadovaných smerov a bude umožnené i napojenie miestnej dopravy zo Svrčínovca na diaľnicu D3.

Aspekty dôležité pre hygienické posúdenie:

- navrhovaná činnosť predstavuje líniový prvok a nemá charakter bodového znečistenia ovzdušia,
- stavba nevytvára požiadavku zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie stavby,
- počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku v miestach použitia ťažkých mechanizmov,
- vplyv prevádzky rýchlostnej komunikácie bude mať odklonením dopravy pozitívny vplyv na hlukové pomery v dotknutom území, výstavbou rýchlostnej komunikácie sa hluková situácia v intrviláne obce zlepší,
- pre oba varianty bola spracovaná hluková štúdia s hodnotením dopadu vplyvu dopravy na prípustné hodnoty hluku hlavne počas nočnej doby a boli navrhnuté opatrenia vo forme protihlukových stien a sekundárnych opatrení na fasádach dotknutých budov, tak aby najvyššie prípustné hodnoty hluku neboli prekročené,
- žiarenie a iné fyzikálne polia sa v súvislosti so stavbou a prevádzkou hodnotenej činnosti nevyskytujú,
- z hľadiska imisného zaťaženia je nulový variant v porovnaní s oboma posudzovanými variantmi výrazne nepriaznivejší,
- trasa rýchlostnej cesty nezasahuje do žiadnych ochranných pásiem vodárenských zdrojov využívaných na hromadné zásobovanie.

Záver: K predloženému zámeru „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“ niet vážnejších pripomienok, z hľadiska vplyvu na zdravotný stav obyvateľstva je výhodnejší zelený variant, pretože červený variant sa na začiatku úseku dostáva do užšieho kontaktu s obývaným územím. V procese realizácie je nutné rešpektovať a dodržať platnú legislatívu vychádzajúcu zo zákona NR SR č. 355/2007 Z. z o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

- vhodnou organizáciou práce a v prípade potreby polievaním prístupových komunikácií minimalizovať dočasné negatívne vplyvy z hľadiska prašnosti a hluku na obyvateľstvo,
- zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami, kontrola technického stavu stavebných mechanizmov,
- zabezpečiť likvidáciu odpadov počas výstavby a realizácie zámeru podľa druhov odpadov.
- realizovať navrhovaný monitoring hluku v období pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky rýchlostnej cesty ako podklad pre potreby realizácie dodatočných protihlukových opatrení.

Navrhnuté protihlukové opatrenia je možné považovať za predbežné, zodpovedajúce stupňu projektovej prípravy, v ďalšom stupni je nutné hlukové štúdiu aktualizovať na základe aktualizácie dopravnoinžinierskych podkladov a monitoringu hluku.

rýchlostnej komunikácie v obci má význam až po realizácii diaľnice D3, prednostne úseku Svrčinovec

Obec Svčinovec (list zo dňa 28.7.2008 k rozsahu hodnotenia)

Vybudovanie – Čadca, ktorý odkloní dopravu z centra obce. Vzhľadom na to, že obec pretínajú dve frekventované komunikácie I/11 a I/12, dve železničné trate – smer ČR a PR a pripravuje sa stavba diaľnice, je rozvoj obce značne obmedzovaný rôznymi stavebnými uzáverami a ochrannými pásmami. Z tohto dôvodu je nutné citlivo posudzovať umiestnenie ďalšej komunikácie do tohto katastra. Bez napojenia na diaľnicu nesúhlasíme s budovaním rýchlostnej komunikácii v katastri obce a neodporúčame umiestňovanie rôznych provizórnych riešení v obci. **Obec odporúča budovanie zeleného variantu 1**, ktorý bude plynule nadväzovať na diaľnicu D3.

Pri posudzovaní predkladaného zámeru požadujeme sústrediť pozornosť na:

- výstavbu protihlukových opatrení v zastavenej časti obce

- zohľadniť existujúce zdroje pitnej vody, ktoré sú umiestnené nad železničnou traťou a dostávajú sa do kolízie s posudzovanou stavbou
- dôkladne vyriešiť odvodnenie komunikácie. Nesúhlasíme so zaústením odvodnenia do prítlaheho Šlahorovho potoka bez jeho ďalších úprav. Potok preteká centrom obce v tesnej blízkosti obytných domov. Už v súčasnosti je v jarnom období a pri privalových dažďoch nebezpečný a svojou vodou ohrozuje zástavbu. Pre jeho využitie by bolo nutné potok vyregulovať.

Na verejnom prerokovaní dňa 5.11.2009 zástupkyňa obce zopakovala stanovisko obce, ktorá je **za budovanie zeleného variantu** v nadväznosti s budovaním diaľnice D3 a križovatky Svrčinovec.

Obec Svrčinovec (správu o hodnotení obdržala 15.10.2009)

Stanovisko v rámci verejného prerokovania.

PD Čierne (list zo dňa 20.10.2009)

Na základe oznamu Obce Svrčinovec o doručení správy o hodnotení stavby uverejnenom dňa 15.10.2009 „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“, dáva nasledovné stanovisko.

Z hľadiska ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu a teda i ochrany životného prostredia **odporúča realizovať červený variant**, pretože dôjde k menšiemu záberu pôdy, ktorá je zaradená do 5. skupiny kvality. Z kvalitatívneho hľadiska sa jedná o najhodnotnejšiu pôdu (TTP), ktorá sa v danom území nachádza a ktorú družstvo obhospodaruje.

Zároveň požaduje, aby zhotoviteľ opravil v správe o hodnotení chyby a nepravdivé údaje (20 rokov staré), ktoré sa týkajú našej výrobnéj činnosti.

Ing. Karol Hausman – predseda

Poľovnícka spoločnosť Kolibiská, Svrčinovec (list zo dňa 18.10.2009, č.j. 2/2009/MŽPSR)

Na základe oznamu Obce Svrčinovec o doručení správy o hodnotení stavby v uverejnenom dňa 15.10.2009 „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/CR“, dáva toto stanovisko.

Z hľadiska vplyvu na životné prostredie a životné podmienky poľovnej zveri odporúča **realizovať červený variant** z tohto dôvodu:

- Zostane zachovaný mimoriadne vzácny stredný úsek Šlahorového potoka s okolitými lúkami, ktoré predstavujú významný biotop pre srnčiu zver, ktorá je priamo topicky i troficky viazaná na toto územie. Zároveň týmto úsekom (úsek od lomu za posledným domom v osade Kubaľová jamka po prvý dom v miestnej časti Zátky) vedie migračný koridor poľovnej zveri (jelenia zver, diviacia zver a srnčia zver) ako i pre chránené druhy (vydra riečna, rys ostrovid, vlk dravý a medveď hnedý). Z dôvodu zachovania migračného koridoru pre voľne žijúcu zver a zabránenia jej častého usmrčovania v tomto kolíznom úseku žiadame vybudovať navádzací nadchod pre zver s minimálnou šírkou 30 m, ktorý bude po oboch stranách oplotený a budú na ňom vysadené dreviny a kríky.
- Zo stanovísk dotknutých orgánov vyplýva, že výhodnejší variant je červený, no aj napriek tomu zhotoviteľ v časti C V. (porovnanie variantov) preferuje zelený. Na str. 94 uvádza, že z hľadiska ochrany migračných tras je v danom území priaznivejší zelený variant, čo nezodpovedá stanoviskám odborných organizácií, ktoré odporúčajú ako priaznivejší červený variant.
- Zároveň upozorňuje na nesprávne grafické situovanie migračného koridoru zveri (biokoridor), ktorý vedie v skutočnosti práve v úseku navrhovaného kruhového zjazdu (vetva A)! V prípade schválenia a realizácie zeleného variantu dôjde k zamedzeniu migrácie zveri po terajšej migračnej trase, čo výrazným spôsobom ovplyvní doterajšie poľovnícke hospodárenie v poľovnom revíri s následnými škodami. Zhotoviteľom odporúčaný zelený variant považuje za ignoráciu stanovísk odborných organizácií, ktoré preferujú červený variant.

Aj napriek tomu, že listom č. 2/2008/MŽP SR zo dňa 10.07.2008 zdôvodnili podporu červenému variantu, zhotoviteľ správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie doposiaľ nepovažoval za potrebné odkonzultovať s nami tento variant.

Ing. Peter Beleš – tajomník PS

Združenie poľovníckych spoločností Čierne – Svrčinovec (list zo dňa 22.10.2009, č.j. 2/2009/MŽPSR)

Na základe oznamu Obce Svrčinovec o doručení správy o hodnotení stavby uverejnenom dňa 15.10.2009 „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/CR“, dáva toto stanovisko.

Z hľadiska vplyvu na poľovnícke hospodárenie v poľovnom revíri Čierne-Svrčinovec, ktorého sme užívateľom, odporúčame po konzultácii s poľovníckou spoločnosťou Kolibiská **realizovať červený variant** z tohto dôvodu:

- Zostane zachovaný mimoriadne vzácny stredný úsek Šľahorového potoka s okolitými lúkami, ktoré predstavujú významný biotop pre srnčiu zver, ktorá je priamo topicky i troficky viazaná na toto územie.
- Zároveň týmto úsekom (úsek od lomu za posledným domom v osade Kubaľová jamka po prvý dom v miestnej časti Zátky) vedie migračný koridor poľovnej zveri (jelenia zver, diviacia zver a srnčia zver) ako i pre chránené druhy (vydra riečna, rys ostrovid, vlk dravý a medveď hnedý). Z dôvodu zachovania migračného koridoru pre voľne žijúcu zver a zabránenia jej častého usmrcovania v tomto kolíznom úseku žiada vybudovať navádzací nadchod pre zver s minimálnou šírkou 30 m, ktorý bude po oboch stranách oplotený a budú na ňom vysadené dreviny a kríky.
- Zo stanovísk dotknutých orgánov vyplýva, že výhodnejší variant je červený, no aj napriek tomu zhotoviteľ v časti C V. (porovnanie variantov) preferuje zelený. Na str. 94 uvádza, že z hľadiska ochrany migračných tras je v danom území priaznivejší zelený variant, čo nezodpovedá stanoviskám odborných organizácií, ktoré odporúčajú ako priaznivejší červený variant.
- Zároveň upozorňuje na nesprávne grafické situovanie migračného koridoru zveri (biokoridor), ktorý vedie v skutočnosti práve v úseku navrhovaného kruhového zjazdu (vetva A)! V prípade schválenia a realizácie zeleného variantu dôjde k zamedzeniu migrácie zveri po terajšej migračnej trase, čo výrazným spôsobom ovplyvní doterajšie poľovnícke hospodárenie v poľovnom revíri s následnými škodami. Zhotoviteľom odporúčaný zelený variant považuje za ignoráciu stanovísk odborných organizácií, ktoré preferujú červený variant.

Ing. Karol Hausman – štatutárny zástupca, Ondrej Paluch – štatutárny zástupca

Slovenský rybársky zväz – Rada Žilina (list zo dňa 26.10.2009, č.j. 1701/931/09-OTV)

Na základe oznamu Obce Svrčinovec o doručení správy o hodnotení stavby uverejnenom dňa 15.10.2009 „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“, dáva toto stanovisko.

- Z hľadiska vplyvu na rybárske hospodárenie v rybárskom revíri odporúča realizovať **červený variant** z tohto dôvodu:
- Šľahorov potok predstavuje zachovalý podhorský tok, v strednej časti výrazne meandrujúci. Vyznačuje sa prirodzeným korytom, ktoré je tvorené štrkovito-kamenitým substrátom s výskytom dnových lavíc, čo vytvára striedanie torentilných (prúdivých) a fluviatilných (mierne prúdiacich) partií, miestami s hlbokami. Brehový porast je tvorený zväčša vrbou, jelšou, javorom a smrekom, pričom zatienenie brehovej časti toku je asi 90 %. Z predmetného toku je vytvorený lososový - pstruhový, chovný rybársky revír evidovaný v databáze rybárskych revírov SR pod č. 3-3960-4-2 Šľahorov potok, na ktorom hospodári podľa § 6 zákona č. 139/2002 Z.z. o rybárstve v znení neskorších predpisov Slovenský rybársky zväz prostredníctvom svojej základnej organizácie - MO SRZ Čadca. Na základe poznatkov o tomto revíri (údaje pochádzajúce z kontrolných odlovov vykonaných užívateľom a pozorovania

migrácie rýb) pstruh potočný, ktorý je hlavným hospodárskym druhom migruje do strednej časti toku, kde prebieha prirodzená reprodukcia na neresiskách. Okrem nich sa v tejto časti vyskytujú aj zimoviská rýb.

- Okrem rybochovného využívania sa Šľahorov potok vyznačuje aj cennou ichtyocenózou, ktorú tvorí pstruh potočný, lipen tymiánový, čerebľa pestrá, slíž severný, hlaváč pásoplutvý, hlaváč bielooplutvý, jalec maloústý a jalec hlavatý. Tým, že existuje bezbariérové prepojenie tokov je zachovaná voľná migrácia rýb medzi riekou Čierňanka (lipňová voda) a Šľahorovým potokom (pstruhová voda). Migráciu rýb výrazne ovplyvňuje vypúšťanie odpadových vôd z mliekárne v dolnej časti toku. V rámci tohto potoka boli zaznamenané dva druhy európskeho významu (Smernica o biotopoch) - lipen tymiánový (*Thymallus thymallus*) (príloha V) a hlaváč bielooplutvý (*Cottus gobio*) (príloha II) - druhý z nich je zároveň ohrozeným druhom podľa klasifikácie IUCN.
- Vplyv stavby na ichtyofaunu a rybárske obhospodarovanie rybárskeho revíru je posudzovaný v znaleckom posudku, ktorý je súčasťou správy o hodnotení. V znaleckom posudku zistili množstvo nepresností a nepravdivých informácií, ktoré vytvárajú chaos a dezinformácie v oblasti rybárstva a ichtyológie. Do pozornosti dáva zoznam podkladov pre vypracovanie posudku (článok uverejnený v SME, správne v týždenníku Kysucké noviny), ktoré sú nevhodné pre spracovanie odborného podkladu, akým je znalecký posudok. Za zavádzajúce považuje aj to, že rybársky revír Šľahorov potok je súčasťou revíru Čierňanka. Použitie výsledkov z ichtyologického prieskumu Studeného potoka ako podkladového materiálu považuje za neschopnosť znalca zabezpečiť si relevantné podklady o potoku, ktorý bude výstavbou priamo dotknutý. Znalec nepokladal za potrebné si vyžiadať ani len základné údaje o rybárskom obhospodarovaní predmetného rybárskeho revíru a vôbec nepovažoval za potrebné vykonať ichtyologický prieskum za účelom zistenia skutočného stavu ichtyofauny.
- Zo stanovísk dotknutých orgánov vyplýva, že výhodnejší variant je červený, no aj napriek tomu zhotoviteľ v časti C V. (porovnanie variantov) preferuje zelený. Na str. 94 uvádza, že z hľadiska ochrany migračných tras je v danom území priaznivejší zelený variant, čo nezodpovedá stanoviskám odborných organizácií, ktoré odporúčajú ako priaznivejší červený variant. V prípade schválenia a realizácie zeleného variantu dôjde k nežiaducim zásahom do koryta toku, čo výrazným spôsobom ovplyvní migráciu rýb a ich životné podmienky a v konečnom dôsledku aj rybárske hospodárenie v rybárskom revíri s následnými škodami. Zhotoviteľom odporúčaný zelený variant považuje za ignoráciu stanovísk odborných organizácií, ktoré preferujú červený variant.

Ing. Ferdinand Baláž – tajomník

Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu v Čadci (list zo dňa 26.10.2009)

Na základe oznamu Obce Svrčinovec o doručení správy o hodnotení stavby uverejnenom dňa 15.10.2009 „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“, dáva toto stanovisko.

- Z hľadiska priameho vplyvu na rybárske hospodárenie v rybárskom revíri č. 3-3960-4-2 Šľahorov potok, na ktorom hospodárime v súlade s § 6 zákona č. 139/2002 Z.z. o rybárstve v znení neskorších predpisov, odporúča **realizovať červený variant**.

Organizácia na predmetnom rybárskom revíri uplatňuje dvojročný chovný cyklus, čím si zabezpečuje dostatočné množstvo kvalitnej rybej násady pre účely zarybnenia lovných rybárskych revírov. Rybársky revír sa vyznačuje dobrou produkciou, čím sa zaraďuje medzi kvalitne chovné vody a akýkoľvek zásah do koryta vodného toku a jeho brehov spôsobí zhoršenie kvality vôd a narušenie vodného ekosystému. Pri porovnaní červeného a zeleného variantu sa javí ako výhodnejší červený variant.

MUDr. František Krasňan – predseda

Ing. Peter Beleš, Svrčinovec č. 778, 023 12 Svrčinovec (list zo dňa 23.10.2009)

Dňa 15. októbra 2009 bol Obcou Svrčinovec zverejnený oznam o doručení správy o hodnotení stavby „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR“. Po jeho preštudovaní, dáva toto stanovisko.

Na základe zhodnotenia negatívnych vplyvov na životné prostredie a na kvalitu bývania, odporúča **realizovať červený variant**.

Ing. Peter Beleš

Ministerstvo životného prostredia, Česká republika (list zo dňa 5.2.2010)

V stanoviskách k Oznámeniu (krok zámeru), česká strana upozornila na výskyt vydry riečnej, ktorá migruje aj na českú stranu prostredníctvom Šlahorovho potoka.

Požaduje opatrenia na zníženie vplyvov na nadregionálny biokoridor ÚSES, ktorý sa nachádza na českej strane severne od štátnej hranice.

V stanoviskách k správe o hodnotení oznamujú, že informácia o správe o hodnotení bola zaslaná všetkým zainteresovaným subjektom na českej strane s uvedením termínu dokedy je možné sa k správe o hodnotení vyjadriť. Odporúčajú zelenú variantu z dôvodu umožnenia migrácie zveri.

Vyhodnotenie stanovísk

Zaslané stanoviská možno rozdeliť do troch skupín:

- súhlasné stanoviská, ktorých pripomienky už boli akceptované pri pripomienkovaní Zámeru a v procese posudzovania už boli zapracované a hodnotené v Správe o hodnotení, resp. boli znovu v stanoviskách pripomenuté
- súhlasné stanoviská s pripomienkami, ktorých cieľom bolo pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie, elimináciu alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na životné prostredie v Záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy
- a stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru.

Nesúhlasné stanoviská k navrhovanej činnosti zaznamenané neboli.

Prevažná väčšina vznesených pripomienok v doručených súhlasných stanoviskách bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela k riešeniu opatrení na elimináciu, resp. minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky cesty na životné prostredie a sú zapracované do návrhu opatrení v bode č. 8 tohto posudku. **V súhlasných stanoviskách bol preferovaný prevažne červený variant.**

Možno tiež konštatovať, že dotknutá obce na verejnom prerokovaní vyjadrila súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou s preferenciou zeleného variantu avšak za podmienky komplexného dopravného riešenia územia a to s prednostným vybudovaním diaľnice D3 v úseku Čadca - Svrčinovec.

Na verejnom prerokovaní obyvatelia nemali zásadné výhrady k výstavbe rýchlostnej cesty za podmienky, že sa budú realizovať opatrenia na minimalizáciu a elimináciu nepriaznivých vplyvov.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval podľa ustanovení § 36, odsek 6 a 7 zákona č. 24/2007 Z. z. RNDr. Ivan Jakubis zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých fyzických osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 203/97-OPV. Závery posudku sú premietnuté do Záverečného stanoviska v bode VI.

Vzhľadom na to, že obidva navrhované varianty sú environmentálne veľmi podobné, na základe údajov z predloženej dokumentácie, došlých stanovísk a ďalších podkladov

spracovateľ posudku odporúča riešenie rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR v **troch časových etapách:**

- **v prvej etape** vo variante červenom v šírkovom usporiadaní 11,5, pričom tento variant dopravne poskytuje kapacitnú komunikáciu až do roku 2040 pri zabezpečení odporúčených technických opatrení (viď etapizácia výstavby variant červený - v úseku km 0,0-0,2 po križovatku pripojenia zastavanej časti obce - časť Zadky na pôvodnú cestu I/11),
- **v druhej etape** po naplnení kapacity križovatiek prebudovať variant červený na variant zelený (prestavba úrovňových križovatiek na mimoúrovňové),
- **v tretej etape** po roku 2040, resp. po naplnení kapacity cesty, dobudovať rýchlostnú cestu na šírku 22,5.

Odporúčené riešenie musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR.

IV. KOMPLEXNÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, spracovaného posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy.

Vplyvy na obyvateľstvo

Dotknutí obyvatelia

Súčasná cesta I/11 prechádza cez obec Svrčinovec - Zátka. Obytná zástavba je vybudovaná po obidvoch stranách cesty, vo vzdialenosti 10-15 m od jej okraja sa nachádza 15 rodinných domov.

Trasa rýchlostnej cesty je navrhovaná mimo zastavaného územia, v km 0,6 červeného variantu a v km 0,3 zeleného variantu sa približuje na vzdialenosť 50-60 m k líniovej zástavbe 10 rodinných domov pozdĺž súčasnej cesty I/11.

Vzhľadom k uvedenému výstavba rýchlostnej cesty R5 bude oproti nulovému variantu predstavovať významné zlepšenie kvality bývania pre obyvateľstvo časti Zátka. Intenzita zostatkovej dopravy na súčasnej ceste bude dosahovať cca 16 % stavu nulového variantu.

V etape výstavby bude sa ich dotýkať stavebný ruch zo staveniska a z prepravných trás so všetkými jeho negatívnymi vplyvmi (znečistenie ovzdušia, hluk, vibrácie, obmedzenie dopravy, obmedzenie prístupu). Uvedené vplyvy sa dotknú najmä obyvateľov na konci úseku v prihraničnom priestore.

V etape prevádzky navrhovanej činnosti bude možnosť negatívneho ovplyvnenia dotknutých obyvateľov redukovaná najmä riešením trasy obchvatom obce a ďalšími technickými opatreniami. Je ich však potrebné realizovať v rozsahu podľa identifikovaných negatívnych vplyvov.

Zdravotné riziká

Riziká počas výstavby vyplývajú z charakteru a druhu práce, jedná sa o náročnú líniovú stavbu s mostnými objektmi, pričom bude vzhľadom na geologické, morfológické a klimatické podmienky potrebné používať ťažké mechanizmy a zariadenia. V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, čím sa zvýšia množstvá hluku, vibrácií, prachu a emisií z dopravy. Stavebné činnosti však nebudú mať významný vplyv na zdravotný stav obyvateľov, vplyvy budú len dočasné. Dôkladnou organizáciou práce je možné tieto riziká minimalizovať. Priame zdravotné riziká vznikajú v etape výstavby len v

súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Jedná sa predovšetkým o nebezpečie úrazu pri doprave a manipulácii s materiálom, pri stavebných, najmä výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami, a pod. Tieto riziká je možné eliminovať len pracovnou disciplínou a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci.

Riziká ovplyvnenia zdravotného stavu obyvateľov počas prevádzky možno posudzovať cez vplyv dopravy na znečistenie ovzdušia, na hlučnosť a vibrácie v prostredí. Tieto vplyvy sa na zdravotnom stave môžu prejavovať pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentraciami prekračujúcimi hygienické limity.

Z Rozptylovej štúdie vyplýva, že hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v sledovanom období nepresiahli limitné hodnoty.

Pre hodnotenie vplyvov hluku na obyvateľstvo bola vypracovaná Hluková štúdia, v ktorej bol posúdený kumulovaný stav, tzn. prevádzka rýchlostnej cesty R5 a zostatková doprava na ceste I/11, pričom bol uvažovaný výhľadový stav roku 2020. Pri tomto scenári bolo vypočítané prekračovanie prípustných hodnôt hluku hlavne počas nočnej doby, kedy boli vypočítané hodnoty L_{Aeq} okolo 57 dB, pričom prípustná hodnota je 50 dB. Vzhľadom na túto skutočnosť bola hlukovou štúdiou navrhnutá realizácia protihlukových opatrení vo forme protihlukových stien a sekundárnych opatrení na fasádach rodinných domov. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od rýchlostnej cesty R5 dostáva na akceptovateľnú úroveň a prevádzka na nej nebude mať nepriaznivý vplyv na zdravie dotknutého obyvateľstva.

Vplyv vibrácií hodnotený nebol, avšak predpokladáme, že vzhľadom na vzdialenosť rýchlostnej cesty od zástavby nebudú hodnoty vibrácií prekračovať hygienické limity.

Okrem uvedených priamych zdravotných rizík sa môže negatívne prejavovať najmä v psychologickvej rovine bariérový efekt komunikácie a havarijné situácie (dopravné nehody).

Sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

Negatívny vplyvy predstavujú hlavne majetkovú ujmu so všetkými sociálnymi a ekonomickými aspektmi. Okrem záberu pozemkov sú to aj demolácie a obmedzenie najmä poľnohospodárskej výroby.

Počas výstavby môžu byť obmedzené niektoré podnikateľské aktivity v dotknutom území (napr. obmedzením dopravy a pod.), čo sa môže negatívne prejavovať na ich prevádzkovaní, avšak len dočasne.

Pozitívne vplyvy sa prejavujú vo zvýšení bezpečnosti, plynulosti premávky, v poklese cestovného času užívateľov a úsporami prevádzkových nákladov vozidiel. Prejavujú sa u užívateľov ciest, ktorí sa presunú na novú komunikáciu, ale aj tých, ktorí zostanú na pôvodnej komunikácii. Úspory prevádzkových nákladov sú prínosy pre užívateľov ciest, ktoré sú dosiahnuté zvýšením kvality trasy, ktorá by mala priaznivo vplyvať na plynulosť dopravy. V nepatrnej miere navrhovaná činnosť priaznivo ovplyvní zamestnanosť a podnikateľské aktivity v dotknutej obci aj počas výstavby.

Narušenie pohody a kvality života.

K narušeniu pohody a kvality života obyvateľov dotknutej obce bude dochádzať počas výstavby uvedenej komunikácie zvýšenou hlučnosťou, prašnosťou, vibráciami, ale aj zvýšenou premávkou staveniskovej dopravy po verejných komunikáciách (obmedzenie dopravy), prípadne narušením rekreačného využitia územia (poľovníctvo, rybolov).

Narušenie pohody a kvality života počas prevádzky môže nastať nielen u obyvateľov v blízkosti komunikácie, ale aj narušením prirodzenej estetiky krajinného prostredia výstavbou nového prvku v krajine. Vizuálny faktor pohody je výrazne subjektívnou kategóriou, ktorú väčšina obyvateľstva vníma indiferentne. Najväčší vizuálny vplyv v krajine, oproti nulovému stavu, budú mať mostné objekty a zárubné múry.

Prijateľnosť činnosti pre dotknutú obec

Podľa stanoviska je navrhovaná činnosť prijateľná pre dotknutú obec Svrčinovec, avšak za podmienky, že prednostne bude vybudovaná diaľnica D3 v úseku Čadca – Svrčinovec, ktorej súčasťou je aj križovatka Svrčinovec.

Vplyvy na prírodné pomery

Vplyv na horninové prostredie a reliéf

Medzi vplyvy stavebných prác počas výstavby cesty na horninové prostredie a reliéf je možné zaradiť predovšetkým rozsiahlejšie terénne úpravy, tzn. budovanie násypov, zárezov, mostných objektov. Zásah do reliéfu je zmiernený vegetačnými úpravami svahov cestného telesa. Nepriamy vplyv na reliéf je spojený s potrebou materiálov do násypu cestného telesa, ktoré bude potrebné získať zo zdrojov v okolí. Interakcia cestného telesa s horninovým prostredím závisí prioritne od charakteru vedenia cesty (násyp, zárez, most) a geotechnických a hydrogeologických vlastností horninového prostredia. Inžinierskogeologické pomery v trase variantov rýchlostnej cesty sú zhodnotené na základe inžinierskogeologickej štúdie realizovanej v rámci technickej štúdie.

Podľa geotechnických podmienok plánovaná trasa rýchlostnej cesty je ohrozená predovšetkým potenciálnymi svahovými deformáciami, ktoré budú zvyšovať technickú náročnosť a celkové náklady stavby. S nepriaznivými geotechnickými vlastnosťami je potrebné počítať aj pri vedení trasy fluvialnými jemnozrnnými sedimentmi nivy Šlahorovho potoka. Tieto zeminy sú prevažne vysoko namrzavé a nevhodné pre podložie. Pre vybraný variant je potrebné realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum v dostatočnom rozsahu.

Vplyv na klimatické pomery

Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno hodnotiť pre všetky varianty ako minimálne.

Vplyvy na ovzdušie

V etape výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy a z ťažkých stavebných mechanizmov. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

V etape prevádzky možno očakávať zvýšenie emisného zaťaženia v okolí novej rýchlostnej cesty, avšak hodnoty podľa Rozptylovej štúdie nebudú prekračovať povolené limity. Na druhej strane sa znížia hodnoty emisií na pôvodnej ceste I/11.

Vplyvy na povrchovú vodu

Pre ovplyvnenie kvality povrchovej vody v čase výstavby možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť najmä krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác pri realizácii navrhovaných úprav toku, v budovaní spevnených brehov a výstavbe mostných objektov. V súvislosti s týmito prácami môže dôjsť zanášaniam dna vodných tokov suspendovanými časticami vo forme piesku, ílu a bahna z odkrytej pôdy. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác, nakoľko sa počíta s realizáciou protieróznych opatrení na konštrukčných prvkoch telesa rýchlostnej cesty. Ďalším významným vplyvom na povrchové vody počas výstavby je možné znečistenie povrchových vôd vplyvom úniku znečisťujúcich látok (pohonné hmoty, oleje). Negatívne ovplyvnenie, resp. zraniteľnosť povrchových vôd súvisí s ich otvorenosťou, ktorej dôsledkom je zvýšená možnosť priameho vniknutia kontaminantov, produkovaných pri výstavbe, resp. prevádzke komunikácie do tokov.

V období prevádzky rýchlostnej cesty R5 môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd z povrchového odtoku z vozovky a mostov do recipientu, pretože v technickej štúdii sa neuvažuje s budovaním cestnej kanalizácie s ich prečisťovaním. Odvedenie vôd z vozovky komunikácie je navrhované do priekop a následne do príslušného recipientu. Zraniteľnosť povrchových vôd závisí najmä od veľkosti prietoku. Ovplyvnenie kvality vody v povrchovom toku je spravidla dočasného charakteru, avšak z hľadiska vplyvu na vodné ekosystémy ide o vplyv mimoriadne závažný a nezvratný. Dlhodobý charakter má

akumulácia niektorých kontaminantov v dnových sedimentoch (ťažké kovy, organické látky). Z hľadiska súčasných poznatkov o charaktere kontaminácie vôd odvádzaných z povrchu rýchlostnej cesty nie je možné vykonať presný odhad koncentrácií kontaminantov. Možno vychádzať z orientačných hodnôt, publikovaných na základe výskumov rôznych inštitúcií. K vysokým koncentráciám znečisťujúcich látok dochádza predovšetkým v dôsledku zimnej údržby vozovky, kedy v závislosti od množstva chemického posypu dosahujú koncentrácie chloridov hodnoty 4-5 g/l. Významnými sú aj koncentrácie NEL (ropné látky), ktoré pri bežnej prevádzke dosahujú 0,4-0,8 mg/l. Je zrejmé, že týmito koncentraciami by bol povrchový tok silne ovplyvnený, vzhľadom na jeho pomerne nízky prietok. Podľa nariadenia vlády SR č. 296/2005 Z.z. je prípustná koncentrácia chloridov v povrchových vodách 200 mg/l a NEL 0,1 mg/l. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude preto potrebné spracovať návrh odvodnenia rýchlostnej cesty aj z hľadiska tohto aspektu tak, aby boli dodržané kvalitatívne požiadavky na povrchovú vodu podľa uvedeného právneho predpisu.

Vplyvy na podzemnú vodu

Z hodnotenia vplyvov na podzemnú vodu vyplýva, že navrhovaná trasa cesty je vedená z časti v horninovom prostredí s relatívne nízkou priepustnosťou, z časti na území s výskytom priepustných hornín s výskytom podzemných vôd (štrkové sedimenty v alúviu Šlahorovho potoka).

Podzemné vody celku kvartéru sú najviac zraniteľné a to v aluviálnych náplavov vodných tokov. Pokryvné útvary možno charakterizovať prevažne dobrou priepustnosťou. Dobrá priepustnosť samotného kolektora vytvára dobré podmienky pre rýchlu migráciu kontaminantov, deluviálnemu komplexu možno priradiť nízky stupeň zraniteľnosti. Podzemné vody paleogénu vzhľadom na celkovo nízku priepustnosť a hĺbku obehu podzemných vôd možno stupeň zraniteľnosti paleogénnych sedimentov klasifikovať ako mierny.

Mostné objekty zakladané v údolí Šlahorovo potoka budú zasahovať do zvodnených vrstiev a počas výstavby bude potrebné zabezpečiť odvodnenie stavebných jám, resp. pri sanácii zosuvných území a riešení zárubných múrov možno predpokladať návrhy na zníženie úrovne hladiny podzemnej vody, čiže nielen počas výstavby, ale aj počas prevádzky môže dôjsť k ovplyvneniu režimu podzemných vôd.

Kvalita podzemných vôd je priamo ovplyvniteľná únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie obecné kategorizovať nasledovne.

Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných vôd v období výstavby a prevádzky cesty pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

- úniky látok zo skladov a techniky počas výstavby cesty,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska,
- havarijné úniky nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov pri výstavbe.

Pri navrhovanom technickom riešení sa neuvažuje s čistením odvádzaných vôd z povrchového odtoku (dažďových vôd). Vody z vozovky budú odvedené do priekop, odkiaľ budú infiltrovať do podlažia s výskytom podzemných vôd. Ako bolo uvedené vyššie, vody odvádzané z povrchu cestnej komunikácie môžu byť znečistené predovšetkým prostriedkami zimnej údržby a ropnými látkami, čiže ich infiltráciou do podlažia môže dôjsť k znečisťovaniu podzemných vôd.

Vplyvy na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčnosti časti pôdneho fondu.

Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby posudzovanej komunikácie na pôdny fond môžeme zaradiť:

- vplyvy na stabilitu pôdy – degradácia fyzikálno – mechanických vlastností pôdy, v kombinácii s príslušnými reliéfovo – klimatickými podmienkami je možný vznik a pôsobenie nepriaznivých procesov – najmä erózie pôdy
- vplyvy na kvalitu pôdy – podľa zmien produkčnej schopnosti pôdy a možnej kontaminácie pôd v okolí navrhovaných trás.

Uvedené vplyvy sa viažu prevažne na etapu výstavby a predstavujú hlavne riziko erózie a odplavenia pôdy v súvislosti s:

- výrubmi lesných porastov a manipuláciou s drevom
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybom stavebných mechanizmov

Odnos pôdy sa očakáva najmä na miestach so strmými svahmi za spolupôsobenia vody. Po odstránení vegetačného krytu bude značná časť pôd náchylná najmä na výmoľovú eróziu, ojedinele sa vplyvom nevhodných zásahov (napr. podrezanie svahov zemnými prácami) môžu vyvolať svahové pohyby - zosuvy lokálneho charakteru. Pohybom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych prípadoch daný vplyv nevratný. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Inou zmenou kvality pôdneho fondu je možná kontaminácia pôd počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie. Počas výstavby sú najviac ohrozené priestory kumulácie stavebných prác - okolie väčších stavebných objektov, stavebné dvory, odstavné plochy strojov a zariadení. Na základe pozorovaní vplyvu výfukových plynov na vegetáciu je možné za zónu možného negatívneho ovplyvnenia pôd považovať zónu do vzdialenosti cca 30 m od cestnej komunikácie. Možná kontaminácia pôdy závisí na priepustnosti a tlmiacej (pufrovacej) schopnosti pôd. Pufrovacia schopnosť pôd posudzovaného územia je vzhľadom na fyzikálno-chemickým vlastnostiam dobrá, rozhodujúcim faktorom možnej kontaminovateľnosti je priepustnosť pôd a substrátu.

Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy počas výstavby

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú vo vegetácii, v druhovom zložení, a častokrát majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiadúcim dopadom.

Antropické zásahy, ktoré prebiehali v minulosti v riešenom území, mali za následok na mnohých miestach likvidáciu voľnej zelene, čím došlo k zániku hodnotných biotopov. Aj napriek týmto vážnym zásahom do krajiny a do ekosystémov sa v posudzovanom území vyskytujú biotopy, ktorým je potrebné vzhľadom na silnú antropizáciu územia venovať zvýšenú pozornosť. Ide hlavne o biotopy vodného toku Šlahorovho potoka, kde boli zachované miesta prirodzene meandrujúceho toku.

Priame vplyvy na biotu počas výstavby spočívajú vo fyzickej likvidácii niektorých ekosystémov (rastlín a živočíchov) záberom územia pre teleso cesty a vytvorením podmienok pre šírenie rudérálnych druhov. Vybudovaním novej cesty dochádza k fragmentácii pôvodne celistvých ekosystémov, v ktorých cesta vystupuje ako bariéra. Pri stavebných prácach dochádza často k mechanickému poškodzovaniu ekosystémov v okolí stavby.

Pri hodnotení významnosti vplyvov je potrebné brať do úvahy biotickú významnosť územia, ktorým trasa rýchlostnej cesty povedie, plošný rozsah priameho zásahu i intenzitu zásahov do prírodného prostredia, súvisiacu s náročnosťou výstavby. Medzi najvýznamnejší vplyv možno jednoznačne zaradiť zásahy do Šlahorovho potoka a jeho preložky. Z ďalších priamych vplyvov je možné identifikovať napr.:

- zásahy do brehových porastov,
- ďalšie šírenie nepôvodných (invázných) druhov ako aj druhov ruderalnej vegetácie, ktoré sa budú expanzívne rozširovať,
- vznik nových rastlinných spoločenstiev a nových biotopov pri prípravných a stavebných prácach a vplyvom zmien, ktoré v území nastanú.

Nepriame vplyvy predstavujú napr. riziká kontaminácie pôdy a vody ropnými látkami (napr. pri haváriách stavebných mechanizmov).

Vzhľadom na to, že v území boli identifikované chránené druhy, podľa § 34 a 35 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, je zakázané chránené rastliny a živočíchy poškodzovať a ničiť, vrátane ich biotopov. Spracovatelia dokumentácie nepredpokladajú, že by realizácia navrhovanej činnosti mala na dotknuté druhy nepriaznivý vplyv z hľadiska ich ochrany, prípadne že by došlo k ohrozeniu ich populácií. Toto tvrdenie nie je možné vylúčiť a ani s ním súhlasiť, pretože v toku Šlahorovo potoka bol popísaný výskyt chránených (vydra riečna) a ohrozených druhov (hlaváč bieloplutvý) a navrhované varianty sú v kolízii s tokom, pričom predpokladané vplyvy na tieto živočíchy sú uvedené v ďalšom.

Navrhovaná činnosť zasahuje do biotopov európskeho významu, ktoré sú uvedené v dokumentácii. Podľa popisu sa jedná o lokality č. 1-6 a lokality č. 10-12.

Lokalita č. 1

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová), *Salix* sp. (vrba), *Pinus sylvestris* (borovica lesná), *Betula pendula* (breza previsnutá), *Fraxinus excelsior* (jaseň štíhly), *Alnus incana* (jelša sivá).

Lokalita č. 2

Lk 5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach – biotop európskeho významu, jedná sa o sukcesne zarastajúcu vlhkú lúku aj s prienikom ruderalných druhov. Výskyt druhov: *Jacea phrygia* agg. (nevädzovec), *Rosa canina* (ruža šípová), *Dactylis glomerata* (reznáčka laločnatá), *Vicia cracca* (vika vtáčia), *Hypericum maculatum* (ľubovník škvrnitý), *Agrostis capillaris* (psinček tenučký), *Alchemilla* sp. (alchemilka), *Angelica sylvestris* (angelika lesná), *Trifolium medium* (ďatelina prostredná), *Valeriana officinalis* (valeriána lekárska), *Lythrum salicaria* (vrbica vrboolistá), *Mentha longifolia* (mäta dlholistá), *Lathyrus pratensis* (hrachor lúčny), *Filipendula ulmaria* (túžobník brestový), *Phleum pratense* (timotejka lúčna), *Arrhenatherum elatius* (ovsík obyčajný), *Briza media* (traslica prostredná), *Plantago lanceolata* (skorocel kopijovitý), *Cirsium arvense* (pichliač roľný), *Equisetum sylvaticum* (praslička lesná), *Cirsium oleraceum* (pichliač zelinový), *Lysimachia vulgaris* (čerkáč obyčajný), *Deschampsia cespitosa* (metlica trsnatá), *Geranium palustre* (pakost močiarny), *Juncus conglomeratus* (sitina kľbkatá), *Knautia arvensis* (chrastavec roľný), *Carex nigra* (ostrica čierna), *Potentilla erecta* (nátržník vzpriamený), *Gladiolus imbricatus* (mečík škridlicovitý), *Scirpus sylvaticus* (škripina lesná).

Lokalita č. 3

Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky – biotop európskeho významu, jedná sa o sukcesne zarastajúce lúčne spoločenstvo aj s prienikom ruderalných druhov. Výskyt druhov: *Jacea phrygia* agg. (nevädzovec), *Rosa canina* (ruža šípová), *Dactylis glomerata* (reznáčka laločnatá), *Vicia cracca* (vika vtáčia), *Hypericum maculatum* (ľubovník škvrnitý), *Agrostis capillaris* (psinček tenučký), *Alchemilla* sp. (alchemilka), *Angelica sylvestris* (angelika lesná),

Trifolium medium (ďatelina prostredná), *Phleum pratense* (timotejka lúčna), *Arrhenatherum elatius* (ovsík obyčajný), *Briza media* (traslica prostredná), *Plantago lanceolata* (skorocel kopijovitý), *Cirsium arvense* (pichliač roľný), *Potentilla erecta* (nátržník vzpriamený), *Gladiolus imbricatus* (mečík škridlicovitý), *Heracleum sphondylium* (boľševník borščový), *Crataegus* sp. (hloh), *Galeopsis speciosa* (konopnica úhl'adná), *Galium mollugo* agg. (lipkavec mäkký), *Stellaria graminea* (hviezdica trávovitá), *Campanula patula* (zvonček konárístý), *Stachys palustris* (čistec močiarny), *Linaria vulgaris* (pyštek obyčajný), *Rubus* sp. (ostružina), *Ranunculus repens* (iskerník plazivý), *Hylotelephium maximum* agg. (rozchodníkovec najväčší), *Achillea millefolium* (rebríček obyčajný), *Clinopodium vulgare* (jarva obyčajná), *Aegopodium podagraria* (kazonoha hostcová), *Ranunculus acris* (iskerník prudký), *Angelica sylvestris* (angelika lesná).

Lokalita č. 4

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová), *Salix* sp. (vrba), *Corylus avellana* (lieska obyčajná), *Populus tremula* (topoľ osikový), *Alnus incana* (jelša sivá), *Acer pseudoplatanus* (javor horský).

Lokalita č. 5

Lk 1 Nížinné a podhorské kosné lúky – biotop európskeho významu, jedná sa o sukcesne zarastajúce lúčne spoločenstvo aj s prienikom ruderálnych druhov. Výskyt druhov: *Potentilla erecta* (nátržník vzpriamený), *Veronica chamaedrys* (veronika obyčajná), *Lysimachia vulgaris* (čerkač obyčajný), *Vicia sepium* (vika plotná), *Jacea phrygia* agg. (nevädzovec), *Dactylis glomerata* (reznáčka laločnatá), *Vicia cracca* (vika vtáčia), *Hypericum maculatum* (ľubovník škvrnitý), *Agrostis capillaris* (psinček tenučký), *Alchemilla* sp. (alchemilka), *Angelica sylvestris* (angelika lesná), *Trifolium medium* (ďatelina prostredná), *Phleum pratense* (timotejka lúčna), *Arrhenatherum elatius* (ovsík obyčajný), *Briza media* (traslica prostredná), *Plantago lanceolata* (skorocel kopijovitý), *Cirsium arvense* (pichliač roľný), *Heracleum sphondylium* (boľševník borščový), *Galeopsis speciosa* (konopnica úhl'adná), *Galium mollugo* agg. (lipkavec mäkký), *Stellaria graminea* (hviezdica trávovitá), *Campanula patula* (zvonček konárístý), *Rubus* sp. (ostružina), *Achillea millefolium* (rebríček obyčajný), *Clinopodium vulgare* (jarva obyčajná), *Ranunculus acris* (iskerník prudký), *Angelica sylvestris* (angelika lesná).

Lokalita č. 6

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová), *Salix* sp. (vrba), *Populus tremula* (topoľ osikový), *Alnus incana* (jelša sivá), *Acer pseudoplatanus* (javor horský), *Padus avium* (čremcha obyčajná).

Lokalita č. 10

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová), *Salix* sp. (vrba), *Populus tremula* (topoľ osikový), *Alnus incana* (jelša sivá), *Padus avium* (čremcha obyčajná).

Lokalita č. 11

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová), *Salix* sp. (vrba), *Populus tremula* (topoľ osikový), *Alnus incana* (jelša sivá), *Padus avium* (čremcha obyčajná).

Lokalita č. 12

Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy – biotop európskeho významu, jedná sa o brehový porast. Výskyt druhov: *Salix fragilis* (vrba krehká), *Salix caprea* (vrba rakytová),

Salix sp. (vŕba), Populus tremula (topoľ osikový), Alnus incana (jelša sivá), Padus avium (čremcha obyčajná).

Podľa § 6 ods. 1 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto zamýšľa zasiahnuť do biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu spôsobom, ktorým môže biotop poškodiť alebo zničiť, povinný vyžiadať si súhlas obvodného úradu životného prostredia. Ak zásahom dôjde k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je žiadateľ povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia vyplývajúce najmä z dokumentácie ochrany prírody a krajiny; táto povinnosť neplatí, ak ide o bežné obhospodarovanie poľnohospodárskych kultúr alebo lesných kultúr. Ak nemožno uskutočniť náhradné revitalizačné opatrenia, je povinný uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutého biotopu.

Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa v blízkosti komunikácie prejavia predovšetkým vplyvy hluku a exhalátov. Hluk z dopravy bude mať rušivý vplyv na živočíchy hlavne v čase hniezdenia a vyvážania mláďat. Blízke okolie cesty môže byť ovplyvnené exhalátmi a účinkom posypových látok. Kontaminácia asimilačných orgánov rastlín v okolí komunikácie sa môže následne prejavíť v potravinovom reťazci negatívnym vplyvom na zdravotný stav a reprodukciu živočíchov. Tak ako v prípade vplyvov počas výstavby, tak aj počas prevádzky navrhovanej činnosti predpokladáme riziko šírenia nepôvodných (inváznych) druhov a ruderalnej vegetácie. Po dobudovaní a ukončení výstavby, vrátane zabezpečenia preventívnych opatrení predpokladáme, že za krátke obdobie sa fauna dokáže v dotknutom území adaptovať, keďže na bežnú premávku motorových vozidiel na pozemných komunikáciách je v tomto území zvyknutá.

Vplyv na ichtyofaunu

Samostatne boli posúdené vplyvy na ichtiofaunu. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k preložkám vodného toku Šlahorov potok a to na dvoch miestach, tak pri zelenom, ako aj červenom variante. Hlavný vplyv predpokladáme práve na faunu viazanú na vodný tok (hlavne ryby a vydra riečna). Špecifickým životným prostredím rýb a vodných živočíchov je voda. Na tento ekosystém sú viazané celým svojím životným prejavom. Akékoľvek zmeny prostredia majú za následok odozvu organizmu.

Citlivosť vodných organizmov, vrátane rýb je taká vysoká, že slúžia ako indikátor akýchkoľvek zmien. Na druhovú skladbu ichtyofauny a jej početnosť má vplyv viacero faktorov, z ktorých najdôležitejšie sú abiotické spojené s fyzikálnochemickými vlastnosťami, ako sú napr. teplota vody, ktorá u rýb riadi telesnú teplotu a tým aj celý metabolizmus, obsah rozpusteného kyslíka, kde voda je v podstate jeho donátorom, cudzorodé látky, ktoré môžu zmeniť charakter ichtyocenózy. Medzi biotické faktory možno zaradiť napr. trofickú základňu rýb a druhové zloženie ichtyofauny. Základné abiotické faktory (teplota, kyslík, pH), sú dané prírodnými a klimatickými podmienkami toku, zatiaľ čo cudzorodé látky sa dostávajú do vodného prostredia prevažne antropogénnou činnosťou. Tieto môžu ovplyvniť nielen druhové zloženie rýb, ale aj potravinovú (trofickú) základňu rýb a tým druhotne ovplyvniť celkovú početnosť a druhové zloženie rýb. Do tejto kategórie je možné zaradiť tiež úpravy a regulácie vodných tokov. Pri výkone týchto úprav dochádza k znečisťovaniu vodných tokov zákalom, ktorý spôsobuje poškodenie jemných žiabier rýb. Zároveň je potrebné na maximálnu mieru obmedziť možnosť prieniku cudzorodých látok do recipientu, najmä ropných látok.

Z vyhodnotenia vyplýva, že úprava Šlahorovho potoka nebude znamenať zásadný vplyv na vodný ekosystém, za rešpektovania navrhovaných opatrení.

Vplyv na vydru riečnu

Pri identifikácii vplyvov stavby na vydru riečnu, ako chránený druh európskeho významu, bude nevyhnutné sa sústrediť na habitat vydry riečnej tak, aby nebola ohrozená populačná

dynamika druhu na danej lokalite a trofická ponuka, ktorá je dominantným činiteľom priaznivého stavu druhu, ako aj realizovať technické opatrenia preložiek vodného toku a výstavby mostných objektov takým spôsobom, aby nedošlo k narušeniu migrácii vydry riečnej Šlahorovým potokom.

Okrem narušenie podmienok migrácie je vydra riečna vo všeobecnosti ohrozená priamymi kolíziami s motorovými vozidlami. K usmrteniu vydry na ceste dochádza najmä na takom type cestného telesa, ktoré prechádza v blízkosti vodného toku. Vydra je živočích s prevažne so súmravnou a nočnou aktivitou a preto dochádza k stretom s automobilmi najmä v noci, keď je osvetlená svetlami (oslepená) a ani vodiči nie sú schopní rýchlej reakcie na zabránenie kolízie s malým živočíchom.

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz

Z pohľadu štruktúry a využívania krajiny nastane zmena prvkov využitia zeme v dôsledku umiestnenia stavby cesty v priestore. Pribudne ďalší prvok dopravnej infraštruktúry v neprospech prírodného prostredia, poľnohospodárskych a lesných pôd.

Výstavba hlbokých zárezov a vysokých násypov vrátane mostných objektov sa výraznejšie podpíše pod nový krajinný obraz. Vzhľadom na uvedené je zrejmé, že sa očakáva v miestach mostov významná zmena v krajinnom obraze. Taktiež súčasné využitie krajiny bude v koridore navrhovanej činnosti ovplyvnené, pričom bude potrebné dôsledne architektonicky začleniť nový krajinotvorný prvok do prírodného prostredia tak, aby boli minimalizované negatívne vplyvy vnímania nového technického prvku v prírodnej štruktúre územia.

Osobitným problémom je bariérový efekt v krajine, keďže komunikácia bude vedená v území, v ktorom už prechádza železnica, bariérový efekt bude mať kumulatívny charakter.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovaná cesta vedie z hľadiska územnej ochrany v intenciách zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny na území s prvým stupňom ochrany.

Z hľadiska sústavy Natura 2000 navrhovaná cesta nezasahuje územia európskeho významu ani chránené vtáčie územia, ich vzdialenosť od variantov rýchlostnej cesty je dostatočná nielen na území SR, ale aj ČR.

Z hľadiska ochrany územia, ktoré je zaradené do oblasti prirodzenej akumulácie vôd a rámci CHVO Javorníky, je potrebné rešpektovať zásady ochrany vôd podľa platnej legislatívy.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Výstavba cesty R5 v posudzovanom úseku zasahuje do viacerých existujúcich prvkov ÚSES. Sumárny prehľad vplyvov je nasledovný:

Červený variant

- v celom úseku pretína nadregionálny terestrický biokoridor (2/19) Veľký Polom - Skalité - Rieka,

- v km 0,155; 0,200; 1,025 a 1,075 pretína regionálny biokoridor Šlahorov potok.

Zelený variant

- v celom úseku pretína nadregionálny terestrický biokoridor (2/19) Veľký Polom - Skalité - Rieka,

- v km -0,473 až -0,335; 0,825 a v km 0,300 a 0,450 na vetve „D“ pretína regionálny biokoridor Šlahorov potok.

Líniová stavba rýchlostnej cesty R5 predstavuje výrazný stresový prvok a bariéru vo viacerých funkciách krajiny. Tento stresový efekt sa prejaví jednak na druhoch viazaných na vodné prostredie (ryby, vydra riečna), ako aj druhoch využívajúcich terestrický biokoridor (vlk, medveď, rys, srnčia, jelenia zver a pod.), pričom znamená v takomto type krajiny nárast negatívneho zníženia celkovej funkcie ekologickej siete v krajine.

Podobný vplyv uvádza aj v stanovisku česká strana s tým, že požaduje minimalizáciu vplyvov na ÚSES na českej strane.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

Vplyvy na poľnohospodárstvo

Negatívne vplyvy výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa na poľnohospodársku výrobu prejavia v dôsledku záberu poľnohospodárskej pôdy v rámci plôch potrebných na výstavbu cesty ako aj dočasného záberu na manipulačné plochy, stavebné dvory, skládky materiálov a pod., ktoré budú situované hlavne vedľa významných objektov stavby, ako sú mostné objekty, zárubné múry a križovatky.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu sú málo významné, nakoľko trasa rýchlostnej cesty je vedená cez plochy poľnohospodárskej pôdy s nízkou kvalitou a nízkou produkčnosťou. Pôda v alúviu Šlahorovho potoka nie je poľnohospodársky využívaná. Navrhovaná činnosť pravdepodobne ovplyvní existujúcu sieť poľných ciest, pričom je potrebné zabezpečiť prístup na všetky pozemky aj počas výstavby.

Vplyv na lesné hospodárstvo

Trasa rýchlostnej cesty v zelenom variante prechádza v km 0,550 až 0,800 cez lesné pozemky, kde sa bude napájať na navrhovanú trasu D3. Ide o porast hospodársky s prevahou smreku o celkovej ploche cca 3 500 m². Výrubu týchto porastov nebudú mať zásadný vplyv na lesné hospodárstvo v riešenom území. Červený variant nie je trasovaný cez lesné spoločenstvá.

Vplyv na sídla

Navrhovaná činnosť významne neovplyvní rozvoj obce Svrčinovec. Pri vybudovaní rýchlostnej cesty s obmedzeným prístupom v kategórii R však dôjde k vytvoreniu bariéry na konci úseku medzi centrom sídla a jej okrajovej časti pri colnici, čo je potrebné doriešiť v technickom návrhu.

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby bezprostredným negatívnym vplyvom na cestnú dopravu v území bude obmedzenie, prípadne aj spomalenie dopravy na existujúcich komunikáciách, ktoré budú využívané pre odvoz a dovoz materiálov zo stavby. Pre vybraný variant bude potrebné určiť POV s minimálnym ovplyvnením dopravy na ceste I/11 hlavne v miestach napojenia novej trasy.

Počas prevádzky je možno konštatovať, že dôjde k značnému zníženiu dopravnej intenzity na ceste I/11 cez obec Svrčinovec - Zátka a to prerozdelením dopravy, pričom celá tranzitná doprava bude využívať nový úsek cesty v trase obchvatu obce. Je však potrebné zabezpečiť cestné spojenie vzhľadom už na spomínané prerušené prepojenie časti obce pri colnici.

Trasa navrhovanej činnosti kolide s plánovanou trasou Vážskej vodnej cesty, ktorá je súčasťou transeurópskeho dopravného koridoru č. VI. úsek Žilina – Odra s využitím rieky Kysuca v SR a rieky Olša v ČR, pričom ich prepojenie prechádza práve údolím Šlahorovo potoka. Po rozhodnutí o niektorom z variantov R5 bude potrebné hľadať inú trasu prepojenia riek Kysuce a Olše, resp. preveriť stav prípravy vodnej cesty v ČR.

Vplyvy na priemysel a služby

Z hľadiska širších súvislostí možno vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako kladný, nakoľko umožňuje rýchlejšie dopravné napojenie. Je predpoklad, že skvalitnením dopravy dôjde k zatraktívneniu územia a jeho rozvoju. Trasa rýchlostnej cesty nezasahuje do žiadneho priemyselného areálu, ani areálu služieb, ani neobmedzuje ich rozvoj.

Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Trasa rýchlostnej cesty nezasahuje priamo ani nie je v kontakte so žiadnym areálom rekreácie. Na začiatku intravilánu časti Zátka prechádzajú oba varianty v blízkosti hotelového komplexu, vplyvy budú riešené v rámci návrhu opatrení. Pri zabezpečení komunikačnej dostupnosti prostredníctvom diaľnice a odklonení dopravy mimo intravilán obce, bude možné rozvinúť aktivity rekreácie a cestovného ruchu v kvalitnom prírodnom prostredí.

Vplyv na existujúcu technickú infraštruktúru

V súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty bude ovplyvnená infraštruktúra vodného hospodárstva, rozvodov plynu, elektriny a telekomunikácií. Tieto vplyvy budú podrobne zidentifikované v rámci ďalšej prípravy stavby.

Vplyv na odpadové hospodárstvo

V trase zeleného variantu je skládka odpadu, nie je zrejmé, či je to skládka podľa platnej legislatívy a do akej miery je v kolízii s trasou rýchlostnej cesty.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, architektonické a paleontologické náleziská a významné lokality

Navrhovaná činnosť je vedená v území, v ktorom neprichádza do konfliktu s objektmi s kultúrnou alebo historickou hodnotou. V prípade, že sa budú pri zemných prácach zistené archeologické pamiatky, je stavebník viazaný zo zákona povinnosťou hlásiť každý nález a umožniť Archeologickému ústavu SAV vykonať zaisťovací archeologický prieskum – bez ohľadu na časové zdržanie stavebných prác. Z lokality dotknutej výstavbou nie sú známe paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyvy hodnotenej činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej hodnoty sa nepredpokladajú.

Iné vplyvy

Vlastná komunikácia vytvorí v tomto prírodnom prostredí výrazný deliaci efekt. Dopravné stavby vo všeobecnosti vytvárajú pre obyvateľov a faunu nielen vizuálnu ale aj fyzickú bariéru.

Fyzická bariéra

Navrhovaná činnosť predstavuje v zásade novú líniovú prekážku v novej trase. Riešením bude vybudovať bezkolízne prechody pre chodcov najmä v priestore colnice, kde sa predpokladá intenzívnejší pohyb ľudí, vo voľnej krajine lokálne oploenie a vegetačné úpravy cesty tak, aby bola zver navádzaná do priechodov (mosty), prípadne do ekoduktov, bez možnosti dostať sa na vlastnú cestu. Pre neprerušenosť činnosť v území sa v rámci stavby musia upraviť miestne komunikácie, poľné cesty a zväžnice tak, aby boli prístupné všetky priestory na oboch stranách cesty a boli nahradené všetky dopravné trasy pre obyvateľstvo, poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo.

Vizuálna bariéra

Posudzovanie vizuálneho vnímania bariér v území, na rozdiel od fyzickej bariéry, je subjektívnym faktorom a je u každého jedinca iné. Spôsob a intenzita vnímania bariéry závisí aj od toho, či je bariéra vnímaná jedincom, ktorého sa predmetná bariéra bezprostredne dotýka, alebo jedincom, ktorý dotknutým územím len prechádza. K stupňu vizuálneho vnímania bariéry ale výrazne prispieva odstup (vzdialenosť) od takejto prekážky.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Z komplexného posúdenia očakávaných významných vplyvov je zrejmé, že navrhovaná činnosť je v daných prírodných a sociálnych podmienkach vhodná na realizáciu aj z hľadiska relevantných právnych predpisov.

Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Prevádzkové riziká počas výstavby možno identifikovať nasledovne:

- geotechnické riziká, vznik zosuvov
- technologické riziká výstavby
- znečistenie povrchových, podzemných vôd a horninového prostredia pri úniku ropných látok zo stavebných strojov
- erózia obnažených svahov zárezov
- klimatické riziká a povodne

- havárie a požiar
- kolízie s migrujúcou zverou
- zlyhanie ľudského faktora, vandalizmus
- dopravné kolízie na existujúcich cestách

Prevádzkové riziká *počas prevádzky* možno identifikovať nasledovne:

- závažné dopravné nehody
- zlyhanie prevádzkovej technológie a údržby
- extrémne klimatické podmienky a povodne
- výpadok energetických zdrojov, zlyhanie ľudského faktora

Možno konštatovať, že v hodnotenej oblasti sa nevyskytujú zdroje s neprijateľným rizikom pre spoločnosť, ak budú prísne dodržiavané opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a dodržiavané všetky prevádzkové a havarijné plány.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na chránené vtáčie územia ani územia európskeho významu, pretože nie sú posudzovanou činnosťou atakované.

Navrhovaná činnosť zasahuje do biotopov európskeho významu, ktoré sú uvedené v dokumentácii. Podľa popisu sa jedná o lokality č. 1-6 a lokality č. 10-12.

Podľa § 6 ods. 1 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je každý, kto zamýšľa zasiahnuť do biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu spôsobom, ktorým môže biotop poškodiť alebo zničiť, povinný vyžiadať si súhlas obvodného úradu životného prostredia. Ak zásahom dôjde k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je žiadateľ povinný uskutočniť primerané náhradné revitalizačné opatrenia vyplývajúce najmä z dokumentácie ochrany prírody a krajiny; táto povinnosť neplatí, ak ide o bežné obhospodarovanie poľnohospodárskych kultúr alebo lesných kultúr. Ak nemožno uskutočniť náhradné revitalizačné opatrenia, je povinný uhradiť finančnú náhradu do výšky spoločenskej hodnoty zasiahnutého biotopu.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania zámeru, stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy a odborných organizácií, výsledku verejného prerokovania, výsledku odborného posudku a po konzultáciách a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku. Nedostatky a neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

2. Odporúčaný variant

A) Podľa spracovateľov správy o hodnotení

Spracovatelia správy vyhodnotili ako najvhodnejšie nasledovné riešenie:

- konštatujú, že realizácia variantu zeleného je rozsahom identifikovaných (negatívnych) vplyvov prijateľnejšia ako realizácia variantu červeného.

Sumarizácia výhod a nevýhod posudzovaných variantov podľa spracovateľov správy o hodnotení je nasledujúca:

Zelený variant má oproti červenému variantu predovšetkým tieto výhody:

- v časti trasy na začiatku miestnej časti Zátky vedie vo väčšej vzdialenosti od obývaného územia;
- neovplyvňuje negatívne územný rozvoj sídla;
- ponúka definitívne riešenie, bez potreby prebudovávania dopravného systému v budúcom období, s väčšími vplyvmi na životné prostredie, aké sú v zelenom variante v súčasnosti;
- umožňuje bezkolíznú migráciu veľkých živočíchov popod mostné objekty.

Nevýhody zeleného variantu oproti červenému variantu sú nasledovné:

- vyššie náklady, ktoré sa odvíjajú z jeho väčšej dĺžky a technickej náročnosti výstavby, vrátane dlhšieho úseku vedeného potenciálne nestabilným prostredím;
- väčší záber pôdy;
- negatívnejší vplyv na biotopy európskeho významu.

B) Podľa stanovísk k správe o hodnotení

Na základe stanovísk k správe o hodnotení možno vyjadrenia zosumarizovať nasledovne:

	Variant červený	Variant zelený	Nesúhlasné stanovisko	Iné
Rezortný orgán		MDPaT SR		
Subjekty				MO SR
				MV SR
	KÚ ŽP Žilina			
	KÚ pre cestnú dopravu a PK Žilina			
	Krajský pozemkový úrad Žilina			
	OÚ životného prostredia Čadca			
	Obvodný lesný úrad Čadca			
				Okresné riaditeľstvo HaZZ Čadca
				Úrad pre reguláciu železničnej dopravy Bratislava
				Žilinský samosprávny kraj
	ŠOP SR, RCOP Námestovo, Správa CHKO Kysuce	ŠOP SR, RCOP Námestovo, Správa CHKO Kysuce		
		Regionálny úrad verejného zdravotníctva Čadca		
Česká republika		Česká republika		

		Obec Svrčinovec		
	PD Čierne			
	Poľovnícka spoločnosť Kolibská			
	Združenie poľ. spol. Čierne			
	Slov. rybársky zväz, Žilina			
	Slov. ryb. zväz Čadca			
	občan Peter Beleš, Svrčinovec			

C) Podľa výsledku verejného prerokovania

Z verejného prerokovania v obci Svrčinovec vyplynul záver, že navrhovaná činnosť je vo všeobecnosti pre občanov prijateľná za dodržania opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov. Obec odporúča budovanie **zeleného** variantu.

D) Podľa poľovníckych združení, poľnohospodárskeho družstva, časti občanov

Ostatné stanoviská (občania, organizácie, podnikatelia, poľovnícke združenia) prezentovali súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou s preferenciou variantu červeného.

Osobitne sa za **červený variant** vyjadrili občania a profesné združenia:

- Ing. Peter Beleš, Svrčinovec č. 778, 023 12 Svrčinovec
- Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu v Čadci
- Slovenský rybársky zväz – Rada Žilina
- Združenie poľovníckych spoločností Čierne – Svrčinovec
- Poľovnícka spoločnosť Kolibská, Svrčinovec
- Poľnohospodárske družstvo, Čierne

E) Podľa spracovateľa posudku

Spracovateľ posudku odporúča riešiť rýchlostnú cestu R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR v troch časových etapách:

- v prvej etape vo variante červenom v šírkovom usporiadaní 11,5,
- v druhej etape po naplnení kapacity križovatiek prebudovať variant červený na variant zelený (prestavba stykových križovatiek na mimoúrovňové),
- v tretej etape po roku 2040 dobudovať rýchlostnú cestu na šírku 22,5.

Sumarizácia výhod a nevýhod posudzovaných variantov podľa spracovateľa posudku je nasledujúca:

Variant červený – výhody

- je výrazne lacnejší ako variant zelený
- je prevádzky schopný aj bez výstavby diaľnice D3
- pri dodržaní odporúčanej úpravy technického riešenia na začiatku úseku kapacitne vyhovuje do roku 2040
- napojenie miestnych komunikácií na konci úseku bude technicky jednoduchšie
- je vedený v geotechnicky menej náročnom území
- má menšie zábery PPF a biotopov ako variant zelený, nemá záber LPF
- prevažná väčšina stanovísk odporúča na realizáciu tento variant

Variant červený – nevýhody

- nemá parametre rýchlostnej cesty – prakticky je to preložka cesty I/11
- neoddeľuje úplne miestnu dopravu od tranzitnej

- vyžaduje kapacitné posúdenie stykových križovatiek pri napojení vetiev križovatky D3 Svrčinovec na cestu I/11, v prípade, že nebudú kapacitne vyhovovať dopravným nárokom po roku 2040, bude potrebné ich technicky preriešiť
- intenzívna doprava na úseku cesty I/11 medzi napojením vetvy A a vetvy B križovatky D3 Svrčinovec si bude pravdepodobne vyžadovať vybudovanie ekoduktu (nadchod) pre zabezpečenie funkčného biokoridoru

Variant zelený – výhody

- má parametre rýchlostnej cesty a technickým riešením s mimoúrovňovým križením separuje dopravu miestnu od tranzitnej a zabezpečuje dlhodobu kapacitu cesty bez ďalších úprav, okrem rozšírenia cesty na R22,5 po roku 2040, ktoré je technicky jednoduchšie
- za určitých podmienok a opatrení je možné riešiť funkčný náhradný biokoridor bez budovania ekoduktu s využitím navrhovaných mostných objektov

Variant zelený – nevýhody

- vyžaduje si technicky preriešiť križovatku D3 Svrčinovec, od ktorej je stavebne závislý a bez vybudovania diaľnice D3 nie je prevádzky schopný
- neposkytuje dopravné napojenie v smere od Žiliny z diaľnice D3 do obce Svrčinovec

Variant odporučený na realizáciu

Ako vyplýva z celého priebehu posudzovania plyvov, pri riešení výberu variantu nastala špecifická situácia, kedy výhody jedného variantu sú nevýhodami druhého. Na základe súčasného poznania a stanovísk sa nedá jednoznačne komplexne určiť dopravnú – technickú a zároveň environmentálnu prijateľnosť niektorého z posudzovaných variantov a osobitne prijateľnosť pre obec Svrčinovec, ktorá preferuje zelený variant spolu s MDPT SR. Riešenie sa ukazuje v detailnejšom zhodnotení situácie, a preto časová postupnosť vývoja problematiky je nanajvýš opodstatnená. Dá sa konštatovať, že etapovitosť by mohla tento problém riešiť. Preto sa odporúča výstavba:

- **v prvej etape** vo variante červenom v šírkovom usporiadaní 11,5, pričom tento variant dopravne poskytuje kapacitnú komunikáciu až do roku 2040 pri zabezpečení odporučených technických opatrení (viď etapizácia výstavby variant červený - v úseku km 0,0-0,2 po križovatku pripojenia zastavanej časti obce - časť Zadky na pôvodnú cestu I/11). Je to prvá časť zeleného variantu,
- **v druhej etape** po naplnení kapacity križovatiek prebudovať variant červený na variant zelený (prestavba úrovňových križovatiek na mimoúrovňové),
- **v tretej etape** po roku 2040, resp. po naplnení kapacity cesty, dobudovať rýchlostnú cestu na šírku 22,5.

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti

Z návrhu technického riešenia, jeho environmentálneho hodnotenia v práve o hodnotení, pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a občanov, ako aj na základe odporúčaní z posudku na správu o hodnotení, stanovujeme nasledovné podmienky pre prípravu, realizáciu a prevádzku navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“:

Územnoplánovacie opatrenia

Prípravu a výstavbu predmetného úseku rýchlostnej cesty R5 zaradila do svojho programu aj Vláda SR a to Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 1084 z 19. 12. 2007 k Programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007- 2010, z čoho je zrejmé, že na

základe uvedeného dokumentu sa budú musieť postupne pripravovať ďalšie kroky pre zosúladienie navrhovanej činnosti s ďalšími dokumentmi najmä v oblasti územného plánovania (KURS, ÚPD VÚC). Odporučený variant bude potrebné zapracovať aj do územného plánu obce Svrčinovec.

Osobitným problémom bude doriešenie kolízie rýchlostnej cesty R5 s navrhovaným koridorom pre Vážsku vodnú cestu, ktorá je súčasťou transeurópskeho dopravného koridoru Balt-Odra-Váh-Dunaj-Jadran a to aj v spolupráci s Českou republikou.

Technické opatrenia vedenia trasy navrhovaných variantov

Etapizácia výstavby – variant červený

Na základe poskytnutej dokumentácie sa odporúča trasa rýchlostnej cesty vo variante červenom realizovať v nasledujúcich etapách vrátane dopracovania technického riešenia:

Etapa I. – výstavba komunikácie v polovičnom profile v kategórii C11,5/70, v úseku km 0,0-0,2 (po križovatku napojenia obce - časť Zatky na pôvodnú cestu I/11) navrhuje sa komunikáciu vybudovať už v kategórii C22,5/70.

Etapa II. – do naplnenia kapacity komunikácie, ktoré sa predpokladá v roku 2040, dobudovať komunikáciu vo zvyšnom úseku na kategóriu C22,5/70, resp. cestu prebudovať do variantu zeleného v kategórii R22,5/70.

Etapizácia výstavby – variant zelený

Odporúča sa trasu rýchlostnej cesty vo variante zelenom realizovať v nasledujúcich etapách, vrátane dopracovania technického riešenia:

Etapa I. – výstavba komunikácie v polovičnom profile v kategórii R11,5/70.

Etapa II. – do naplnenia kapacity komunikácie, ktoré sa predpokladá v roku 2040, dobudovať komunikáciu na kategóriu R22,5/70.

Technické opatrenia pre vedenie trasy – variant červený

V ďalšom stupni prípravy cesty vo variante červenom sa odporúča:

- prehodnotiť technické riešenie stykových križovatiek tak, aby v kapacitne vyhovovali aj po 2040 (napr. ako okružné)
- na konci úseku technicky doriešiť nevyhovujúce napojenie miestnych komunikácií

Technické opatrenia pre vedenie trasy – variant zelený

V ďalšom stupni prípravy cesty vo variante zelenom sa odporúča:

- vetvu D technicky preriešiť tak, aby ju nebolo potrebné prebudovať pri rozšírení komunikácie na kategóriu R22,5, resp. na konci úseku vybudovať cestu v kategórii R22,5
- na konci úseku technicky doriešiť prepojenie miestnych komunikácií tak, aby bola zabezpečená dopravná dostupnosť územia a aby riešenie vyhovovalo technickým požiadavkám cesty v kategórii R s obmedzeným prístupom (mimoúrovňové riešenie), prípadne riešiť inou alternatívou

Technické opatrenia na diaľnici D3, križovatka Svrčinovec – variant červený

Vzhľadom na to, že navrhovaný červený variant je dopravne naviazaný na diaľnicu D3, križovatka Srčinovec, pre technické opatrenia na tomto objekte je potrebné doriešiť nasledovné:

- pokiaľ technické riešenie stykových križovatiek vetiev A a B s navrhovanou úpravou cesty I/11 (uvedené objekty sú však súčasťou stavby D3) kapacitne nebude vyhovovať pre obdobie aj po roku 2040, bude potrebné tieto napojenia technicky preriešiť

Technické opatrenia na diaľnici D3, križovatka Svrčinovec – variant zelený

Vzhľadom na to, že navrhovaný zelený variant je stavebne naviazaný na diaľnicu D3 križovatka Srčinovec, pre technické opatrenia na tomto objekte je potrebné doriešiť nasledovné:

- zosúladiť projektovú dokumentáciu diaľnice D3 križovatka Svrčinovec s navrhovaným technickým riešením rýchlostnej cesty R5

- z hľadiska dopravného zaťaženia bude postačujúce preložku cesty I/11, ktorá je súčasťou križovatky Svrčinovec, vybudovať ako dvojpruhovú komunikáciu

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami znečisteného ovzdušia, hluku a vibrácií

V etape prípravy stavby je potrebné:

- aktualizovať hlukovú štúdiu pre vybraný variant
- návrh vegetačných úprav riešiť tak, aby zabezpečoval protiexhalačnú a protihlukovú ochranu priľahlého územia

Opatrenia počas výstavby možno zhrnúť nasledovne:

- stavebné práce vykonávať s použitím všetkých dostupných prostriedkov a technológií na zamedzenie zvýšenia sekundárnej prašnosti počas realizácie (zakrytie sypkých materiálov, zákaz spaľovania materiálov, čistenie vozidiel pred odjazdom zo staveniska)
- zabezpečiť kropenie staveniska počas výkopových prác a kropenie a čistenie príjazdových komunikácií
- minimalizovať skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska, resp. ich skladovať v uzatvárateľných skladoch a silách v rámci navrhovanej hranice centrálneho staveniska
- pri prevádzkovaní objektov zariadenia staveniska sa musí ich prevádzkovateľ riadiť príslušnou legislatívou v oblasti ochrany ovzdušia, navrhovaná technológia musí spĺňať všetky legislatívne predpisy a normy v oblasti ochrany ovzdušia
- pri návrhu trasy dovozu a odvozu stavebného materiálu spolupracovať s miestnou samosprávou
- staveniskovú dopravu viesť mimo existujúcej zástavby
- na stavenisku používať iba stroje a zariadenia vhodné k danej činnosti (navrhovanej technológii) a zabezpečiť ich pravidelnú údržbu a kontrolu
- zabezpečiť, aby stavebné práce neboli vykonávané v dňoch pracovného pokoja, resp. aby boli vykonávané iba nehlukné a neprašné práce (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov, resp. činnosti, ktoré svojím prerušením znehodnotia už zrealizované dielo)
- odporúča sa výber vhodných stavebných mechanizmov a technologických postupov, využívanie strojovej techniky z nižšou hlučnosťou, používanie protihlukových krytov, použitie materiálov so zvukovo izolačnými vlastnosťami
- stavebník je povinný zabezpečiť meranie znečistenia (monitoring) ovzdušia, hluku a vibrácií, ktoré pri stavebnej činnosti vznikajú a neprekračovať prípustné hodnoty

Opatrenia počas prevádzky možno zhrnúť nasledovne:

- ochranu obyvateľstva pred nepriaznivými účinkami hluku a vibrácií zabezpečiť technickými opatreniami, ktoré budú pozostávať z vybudovania protihlukových stien, zelených pásov v rámci vegetačných úprav, prípadne iných opatrení (napr. výmena okien)
- vybudovanie protihlukových opatrení je potrebné riešiť podľa aktualizovanej hlukovej štúdie spracovanej v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie
- opatrenia na zníženie znečistenia ovzdušia budú zabezpečené modernizáciou automobilového parku, ktorého pohonné jednotky budú musieť spĺňať príslušné emisné limity podľa príslušnej legislatívy
- zabezpečiť monitoring podľa dokumentácie projektu monitoringu a podmienok príslušného Regionálneho úradu verejného zdravotníctva

Opatrenia na ochranu horninového prostredia

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany horninového prostredia je potrebné:

- vzhľadom na veľmi zložité inžinierskogeologické a geotechnické pomery je potrebné realizovať inžinierskogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov optimalizovať

trasu odporúčaného variantu a navrhnuť dostatočný rozsah sanačných opatrení na zabezpečenie stability horninového prostredia najmä v zosuvných územiach

- pri návrhu zakladania stavby prijať stavebnotechnické opatrenia podľa odporúčaní z inžinierskogeologického prieskumu na bezpečný a racionálny spôsob zakladania stavby
- spracovať štúdiu racionálneho využitia vytŕaženého horninového materiálu
- odporučiť zdroje materiálov pre stavbu násypov a zdroje kameniva na konštrukciu vozovky

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k neželaným únikom ropných látok do horninového prírodného prostredia
- prijať protierózne opatrenia s vegetačnými úpravami obnažených svahov zárezov
- navrhovaná činnosť je považovaná z technického hľadiska za veľmi náročnú a v zložitých geotechnických podmienkach, preto je potrebné zabezpečiť počas realizácie geologický dozor stavby a geotechnický monitoring stability zosuvných svahov zárezov

Opatrenia na ochranu pôdy

V etape prípravy stavby z hľadiska ochrany pôdneho fondu je potrebné:

- po presnom zameraní odporúčaného variantu určiť presné trvalé zábery PPF a LPF a vypracovať podrobný elaborát záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, podľa zákona č. 220/2004 Z.z. podľa údajov pedologického prieskumu
- vhodným technickým riešením minimalizovať plošný rozsah zemných prác a tým odstránenie vegetačného pokryvu s negatívnym vplyvom na pôdny substrát prejavujúci sa zvýšenou eróziou pôd
- navrhnuť obsluhu staveniska tak, aby boli minimalizované dočasné zábery a to aj s časovou optimalizáciou a minimalizáciou rozpracovanosti zemných prác (plán organizácie výstavby)
- zvoliť vhodné miesta pre uloženie odstránenej humusovej vrstvy pre jej ďalšie použitie
- nakladanie s humusom navrhnuť podľa podmienok príslušných poľnohospodárskych a lesných podnikov
- navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu rýchlostnej cesty výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestného telesa - návrh konzultovať so štátnou ochranou prírody
- pri vypracovávaní projektu rekultivácie spolupracovať s príslušnými organizáciami, podnikmi a samosprávou

V etape výstavby je potrebné:

- po odstránení vegetačného krytu a ukončení zemných prác je potrebné zahájiť jeho obnovu a použiť stabilizačné prvky proti erózii s následnými vegetačnými úpravami (hydroosev, výsadba vhodnej vegetácie)
- zabezpečiť ochranu pôd pred kontamináciou ropnými látkami zo stavebných mechanizmov dôslednou údržbou stavebných strojov
- stavebné dvory je potrebné situovať na spevnených plochách
- po skončení výstavby je nevyhnutné na plochách dočasných záberov a opustených úsekov ciest vykonať dôslednú rekultiváciu

V etape prevádzky je potrebné:

- dôsledná starostlivosť o náhradnú výsadbu na plochách novej komunikácie (zárezy, násypy)

Opatrenia na ochranu povrchových vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany povrchových vôd je potrebné:

- prepracovať technické riešenie systému odvodnenia vozovky cez priekopy na jej odvodnenie cestnou kanalizáciou s umiestnením odlučovačov ropných látok (ORL) pred

zaústením kanalizácie do recipientu – Šlahorov potok (územie sa nachádza v CHVO a tok je chovný rybársky revír)

- vzhľadom na charakter toku je potrebné pre zadržanie vyššieho množstva vôd z cestnej kanalizácie pri intenzívnych zrážkach navrnúť pred ORL objekty pre zadržanie vody
- technické riešenie zakladania mostných objektov navrnúť s minimálnym zásahom do koryta Šlahorovho potoka
- pri riešení prekládok toku navrhnuť vhodné technické riešenie na ochranu brehov proti erózii

V etape výstavby je potrebné:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú minimalizovať znečisťovanie vôd
- pri realizácii prekládok Šlahorovho potoka zabezpečiť postupom výstavby ochranu vôd pred ich znečistením (najskôr zrealizovať zemné práce a úpravu brehov a potom prepustiť vodu do nového koryta)
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- zabezpečiť odkanalizovanie sociálnych objektov zariadenia staveniska s prečistením odpadových vôd a pred únikom kontaminovaných vôd
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby
- riadiť sa príslušnými ustanoveniami vodného zákona

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL
- pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami

Opatrenia na ochranu podzemných vôd

V etape prípravy z hľadiska ochrany podzemných vôd je potrebné:

- v rámci inžinierskogeologického prieskumu vykonať prieskumné práce zamerané na overenie možného ovplyvnenia režimu podzemných vôd v úsekoch zárezov a navrhnuť príslušné opatrenia
- zdokumentovať a zamerať individuálne vodné zdroje (studne, pramene), ktoré môžu byť výstavbou R5 ovplyvnené a posúdiť mieru ich ovplyvnenia

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel
- zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska na spevnenej nepriepustnej ploche, so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- zabezpečiť prípadné opravy a čistenie stavebných strojov na spevnených plochách so zachytením kontaminovaných vôd a ich bezpečným zneškodnením
- neumiestňovať sklady materiálov, stavebný odpad a vozový park mimo areál výstavby hodnotenej činnosti
- zabezpečiť hydrogeologický monitoring vo vybraných lokalitách

V etape prevádzky je potrebné:

- zabezpečiť údržbu cestnej kanalizácie vrátane ORL, pravidelne čistiť cestné rigoly a drenážne systémy
- riadiť sa prevádzkovými poriadkami, prípadne zabezpečiť monitoring podzemných vôd vo vybraných lokalitách

Opatrenia na ochranu bioty a krajiny

V etape prípravy je pre ochranu bioty a krajiny potrebné:

- po presnom geodetickom zameraní územia aktualizovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie likvidovaných drevín
- domapovať dotknuté biotopy nachádzajúce sa v trase vybraného variantu a v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR, Správa CHKO Kysuce upresniť technické a organizačné opatrenia a určiť presnú výšku spoločenskej hodnoty zničených biotopov podľa príslušnej legislatívy
- vypracovať projekt revitalizačných opatrení v spolupráci so ŠOP SR v súlade s ustanovením § 6 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a to v rozsahu výšky spoločenskej hodnoty zničených biotopov
- spracovať projekt monitoringu zameraný na monitoring vplyvu výstavby a prevádzky cesty na vybrané druhy flóry, fauny (vydra, ryby) a biotopy v spolupráci so ŠOP SR
- zabezpečiť minimálne ročný monitoring migrácie zveri v rámci priestoru nadregionálneho biokoridoru v spolupráci s pracovníkmi ŠOP SR a Poľovnými zdúženiami
- vypracovať managementový plán revitalizácie územia v spolupráci so ŠOP SR
- ŠOP SR odporučila vo svojom stanovisku pre variant červený vybudovať nad cestou I/11 ekodukt (nadchod) o šírke 50-80 m. Tento bude možné navrhnuť až po vykonaní monitoringu migrácie zvery v dotknutom území, problémom je však zaradenie tohto objektu do stavby R5, pretože ekodukt by bol situovaný nad úpravou cesty I/11, ktorá je súčasťou stavby D3 križovatka Svrčinovec a začiatok trasy R5 je už mimo predpokladaného funkčného priestoru migrácie NrBk
- ŠOP SR odporučila vo svojom stanovisku pre variant zelený minimalizovať zásah do biotopov navrhnutím vetvy A na moste, čo však je v technickom riešení tejto vetvy už zapracované a v trase náhradného biokoridoru asanovať objekt nad cestou I/11
- pre zabezpečenie funkčného biokoridoru je potrebné, okrem uvedeného, v oboch variantoch vetvu B križovatky Svrčinovec od premostenia Šlahorovo potoka až po premostenie železnice riešiť v celom úseku na moste
- v zelenom variante z dôvodu predpokladaného dopravného zaťaženia bude postačujúce vybudovať úpravu cesty I/11 ako dvojpruhovú komunikáciu, čím sa zúži jej zemné teleso a minimalizuje bariérový efekt tohto objektu pre migráciu zveri
- v Šlahorovom potoku a jeho hlavných prítokoch nenavrhovať žiadne pevné stavby (napr. oporné piliere premostenia, oporné múry), v prípade preložky časti toku navrhnuť vegetačné úpravy tak, aby sa nezmenila jeho funkčnosť s osobitným dôrazom na funkčnosť hydrického biokoridoru (obnoviť brehový porast a celý úsek vegetačne upraviť ako hydrický biokoridor) a migráciu rýb (nesplošťovať prietokové pomery a realizovať neprijateľné technické úpravy dna a brehov toku)
- pri návrhu mostných objektov zásahy do toku minimalizovať a následne eliminovať vhodnou kompenzáciou a ekologickou revitalizáciou a tým navrátiť pôvodný stav a minimalizovať následky takéhoto zásahu
- pri technickom riešení minimalizovať zásahy do brehových porastov, ktoré tvoria sprievodnú zeleň, aby nedošlo k ohrozeniu ekosystémov a minimalizovať priame zásahy do biokoridorov - manipulačný priestor obmedziť na nevyhnutnú mieru
- navrhnuť zábrany pre prienik jedincov vydry riečnej na cestu a ich úhyn pri strete s autami – mechanické protikolízne opatrenia (oplotenie)

- navrhnuť celkovú krajinársku revitalizáciu a konečné úpravy telesa cesty tak, aby táto zapadla do krajinného obrazu so súčasným zabezpečením biologických funkcií krajiny
- navrhnuť náhradnú výsadbu za výruby drevín na základe ich spoločenského ohodnotenia, druhové zloženie drevín a krovín zvoliť v prepojení s charakterom záujmového územia a jeho geografického umiestnenia, ich výber konzultovať s príslušnými orgánmi štátnej správy ochrany prírody (Správa CHKO Kysuce), vegetačné úpravy realizovať z pôvodných drevín
- v rámci revitalizačných opatrení za zničené biotopy európskeho významu vypracovať projekt revitalizačných opatrení, ktorý by mal byť zameraný na revitalizáciu vodného toku a na odstránenie výskytu invázných druhov v európsky významných biotopov a v ich bezprostrednom okolí
- preložky vedení VN realizovať zemným káblom, v prípade, že to nie technicky možné, navrhnuť na stĺpy konzoly „Antibird“, resp. „Bird-friendly“
- technickým riešením zabezpečiť priechodnosť biokoridorov dostatočnou svetlosťou mostov a priepustov
- konštrukciu priepustov a úpravu dna a brehov preložky Šlahorovho potoka konzultovať s pracovníkmi ŠOP SR
- pri riešení prekládok toku nenapriamovať nové koryto ale zachovať meandrový charakter toku, návrhy konzultovať aj s pracovníkmi Rybárskeho zväzu
- v zelenom variante navrhnuť pozdĺž úpravy cesty I/11 navádzaciu bariéru (napr. oplatenie v kombinácii s vhodnou výsadbou vegetácie) pre usmernenie terestrických živočíchov k náhradnému biokoridoru popod mostný objekt na R5 a vetve B križovatky Svrčinovec, celé riešenie konzultovať s pracovníkmi ŠOP SR a Poľovníckymi združeniami.

V etape výstavby je potrebné:

- zabezpečiť údržbu a ochranu najhodnotnejších biotopov celého toku Šlahorovho potoka najmä tam, kde došlo k úpravám toku
- dôsledne sledovať, aby sa v záujmovom území nezačali ďalej šíriť druhy nepôvodné, invázne, ale aj druhy ruderálne
- zabrániť pohybu strojov mimo stanovené prístupové komunikácie
- zabezpečiť environmentálny dozor a monitoring
- dočasne oplotiť lokality hodnotné z hľadiska ochrany prírody ležiace v blízkosti trasy cesty
- vylúčiť budovanie dočasných prístupových ciest, stavebných dvorov a depónií v lokalitách hodnotných z pohľadu ochrany prírody
- výrub drevín uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období, aby neboli zlikvidované hniezdiská vtáctva a ich mláďat
- z rámci rekultivačných a ozeleňovacích prác využiť výlučne pre lokalitu pôvodné druhy bylín a drevín
- realizovať náhradné revitalizačné opatrenia podľa odsúhlasenej dokumentácie
- harmonogram prác zasahujúcich do toku odsúhlasiť s pracovníkmi Rybárskeho zväzu

Opatrenia na poľnohospodársku a lesohospodársku činnosť

V etape prípravy stavby:

- navrhovaná činnosť môže ovplyvniť existujúcu sieť poľných a lesných ciest, pričom je potrebné tieto identifikovať a navrhnuť technické riešenie pre zabezpečenie prístupu na všetky pozemky
- prerokovať s užívateľmi pôdy lokalizáciu prípadných náhradných poľných a lesných ciest
- managementový plán revitalizácie prerokovať aj so zástupcami príslušných orgánov (lesné úrady)
- rekultiváciu územia prerokovať s príslušnými užívateľmi pôdy (PD Čierne)

V etape výstavby:

- zabezpečiť neobmedzený prístup poľnohospodárskej a lesohospodárskej techniky na dotknuté pozemky
- dohodnúť spôsob spoločného využívania existujúcich poľných a lesných ciest

V etape prevádzky:

- zabezpečiť údržbu vjazdov a výjazdov na okolité pozemky

Organizačné a prevádzkové opatrenia

- projektová dokumentácia vo všetkých stupňoch prípravy navrhovanej činnosti bude obsahovať všetky požiadavky na prijatie takých opatrení, aby sa zmiernili možné nepriaznivé vplyvy
- pred začatím zemných prác je navrhovateľ povinný zabezpečiť vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí, aby nedošlo ku ich poškodeniu
- pre výstavbu nasadzovať stavebné stroje v riadnom technickom stave, opatrené predpísanými krytmi pre zníženie hluku
- vykonávať priebežné technické prehliadky a údržbu stavebných mechanizmov.
- zabezpečovať plynulú prácu stavebných strojov zaistením dostatočného počtu dopravných prostriedkov, v čase technologických prestávok zastavovať agregáty stavebných strojov
- nepripustiť prevádzku dopravných prostriedkov a strojov s nadmerným množstvom škodlivín vo výfukových plynach
- maximálne obmedziť prašnosť pri stavebných prácach a doprave
- prepravovaný materiál zaistiť tak, aby neznečistoval dopravné trasy (plachty, vlhčenie)
- pri výjazde na verejné komunikácie zabezpečiť čistenie kolies (podvozkov) dopravných prostriedkov a strojov
- znečistenie komunikácií okamžite odstraňovať
- na vyhradených komunikáciách v maximálnej miere vykonať opatrenia na zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky príslušnými dopravnými značkami (obmedzenie rýchlosti, vjazdu, obchádzky a pod.)
- udržiavať poriadok na staveniskách, materiál ukladať na vyhradené miesta
- havarijný plán počas výstavby komunikácie vypracuje zhotoviteľ stavby, pre prevádzku činnosti vypracuje havarijný plán prevádzkovateľ
- dodávateľ, resp. zúčastnení dodávateľa sú povinní rešpektovať a dodržiavať legislatívne podmienky bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci
- pri výstavbe postupovať podľa plánu organizácie výstavby
- realizáciu činnosti kontrolovať podľa environmentálneho plánu výstavby.

Nakladanie s odpadmi

V etape prípravy je potrebné špecifikovať všetky druhy odpadov vzniknutých počas výstavby a prevádzky a určiť ich približné množstvá.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby aj počas prevádzky bude riadené podľa stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva počas výstavby aj prevádzky:

- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov

Iné opatrenia

- v rámci technického riešenia navrhnuť využitie maximálneho využitia výkopových zemín do násypov (odporúčaný variant má nedostatok násypových zemín) a overiť environmentálnu vhodnosť lokalít určených ako zdroje násypového materiálu
- počas výstavby bezprostredným negatívnym vplyvom na cestnú dopravu v území bude obmedzenie, prípadne aj spomalenie dopravy na existujúcich komunikáciách, ktoré budú

využívané pre odvoz a dovoz materiálov zo stavby, pre vybraný variant bude potrebné určiť POV s minimálnym ovplyvnením miestnej a regionálnej dopravy na ceste I/11 v mieste napojenia novej trasy

- vypracovať osobitný projekt monitoringu pre vybrané zložky životného prostredia
- dodržiavať platné technické, technologické, organizačné a bezpečnostné predpisy súvisiace s navrhovaným druhom činnosti počas výstavby aj prevádzky
- zabezpečiť opatrenia na likvidáciu možných havarijných únikov ropných a iných škodlivých látok
- v prípade, že pri zemných prácach dôjde k archeologickým nálezom, je povinnosťou dodávateľa stavby informovať príslušný orgán
- pri aktualizácii územného plánu obce Svrčinovec v prípade variantu zeleného vyčleniť územie navrhovaného náhradného biokoridoru len pre tento účel

Lokality stavebných dvorov

Jedným z vplyvov, ktoré sú vyvolané výstavbou cesty, je lokalizácia stavebných dvorov a ich následná prevádzka. Presné umiestnenie stavebných dvorov bude určené v ďalšom stupni projektovej prípravy na základe určenia definitívneho variantu a s podmienkami vydanými ŠOP SR. Preto z hľadiska minimalizácie vplyvov na životné prostredie je pri umiestňovaní a prevádzke stavebných dvorov potrebné dodržať nasledovné zásady:

- stavebné dvory umiestňovať v dostatočnej vzdialenosti od obytného územia, pri lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby doprava na stavebné dvory neobťažovala obyvateľstvo
- pre lokalizáciu stavebných dvorov využiť existujúce menej hodnotné plochy a plochy ťažko využiteľné na iné účely
- stavebné dvory zabezpečiť proti únikom nebezpečných látok do pôdy, podzemnej a povrchovej vody.

Kompenzačné opatrenia

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú, ekonomickú a environmentálnu.

Kompenzačné opatrenia týkajúce sa prípadného výrubu drevín budú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z. z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín.

Kompenzácie za majetkové ujmy sa budú riešiť podľa platných právnych predpisov (Vyhláška Ministerstva spravodlivosti SR č. 492/2004 o stanovení všeobecnej hodnoty majetku), individuálne v úzkej súčinnosti investora stavby, dotknutých subjektov, zastupiteľstva dotknutých obcí.

V prípade výstavby navrhovanej činnosti sú identifikované nasledujúce kompenzačné opatrenia:

- náhrady za škody spôsobené na PPF
- náhradná výsadba drevín za výrub nelesnej drevinovej vegetácie na PPF
- náhrady za škody spôsobené na LPF
- náhradná výsadba drevín v LPF a následná starostlivosť podľa schváleného projektu
- náhrady za trvalý záber PPF a LPF

Odporúčania pre etapu spracovania technickej dokumentácie

Okrem vyššie uvedených opatrení v etape prípravy stavby je potrebné:

- aktualizovať dopravnno-inžiniersky prieskum a na základe neho posúdiť navrhované križovatky vrátane križovatiek, ktoré sú súčasťou výstavby diaľnice D3 a posúdiť vhodnosť navrhovanej a odporúčanej etapizácie
- presne zamerať terén budúcej trasy a optimalizovať jej smerové a výškové vedenie
- rešpektovať ochranné pásma existujúcej infraštruktúry

- vykonať inžinierskogeologický prieskum a na základe jeho výsledkov spresniť trasovanie komunikácie (vyhnúť sa zosuvným územiám), navrhnúť technické riešenie najmä zárezov, násypov, zakladania mostov a ďalších náročnejších objektov
- aktualizovať pre vybraný variant hlukovú štúdiu pre upresnenie definitívnych protihlukových oparení
- vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia v bodoch určených v záverečnom stanovisku
- na základe projektu organizácie výstavby vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny projekt organizácie dopravy, ktorý bude platiť počas výstavby pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou navrhovanej činnosti
- upresniť zdroje násypových zemín
- v rámci dokumentácie zvýšenú pozornosť venovať elaborátu záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrávkového materiálu
- vypracovať štúdiu optimálneho využitia výkopových zemín a manipuláciu s ním
- definovať trasy staveniskovej dopravy v spolupráci s obcou a maximálne využiť prepravu materiálu mimo zastavanú časť obce
- technické a technologické postupy musia byť zosúladené s Českou stranou.

3.1 Upozornenie pre povolujúci orgán

V následných konaniach o povolení činnosti podľa osobitných predpisov začatých po 30. 4. 2010 podľa ust. § 24a) ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 145/2010 Z. z., majú postavenie účastníka konania verejnosť, vrátane fyzických osôb, ktoré podali písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4 zákona, z ktorých vyplýva ich záujem na rozhodnutí, a to

- Ing. Peter Beleš, Svrčinovec č. 778, 023 12 Svrčinovec – k zámeru, k správe
- Miestna organizácia Slovenského rybárskeho zväzu v Čadci
- Slovenský rybársky zväz – Rada Žilina – k zámeru, k správe
- Združenie poľovníckych spoločností Čierne – Svrčinovec – k správe
- Poľovnícka spoločnosť Kolibiská, Svrčinovec – k zámeru, k správe
- Poľnohospodárske družstvo, Čierne

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona v súčinnosti s RÚVZ Čadca na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povolujúcich orgánov a rezortného orgánu, dotknutých obcí, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk od občanov, občianskych iniciatív, mimovládnych organizácií a podnikateľských subjektov, doplňujúcich jednaní počas spracovávania odborného posudku a vypracovaného odborného posudku. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne alebo ústne, Ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku, pričom opodstatnené pripomienky sú premietnuté do záverečného stanoviska v návrhu opatrení.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“, ENVICONSLT, spol. s r. o., Závodská cesta 4, 011 52 Žilina, september 2009

- Dokumentácia technickej štúdie „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“, Alfa04, a.s., Jašíkova 6, 821 03 Bratislava, február 2007
- Rozsah hodnotenia na správu o hodnotení „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ vydaný MŽP SR
- Stanoviská k správe o hodnotení
- Zápisnica z verejného prerokovania správy o hodnotení
- Odborný posudok na správu o hodnotení

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č.24/2006 Z. z.

Spracovatelia správy o hodnotení posudzovali a vyhodnotili okrem nulového variantu aj nasledovné varianty:

- variant červený
- variant zelený
- 1. Červený variant
Výhody: menší zásah do lúčnych biotopov, minimálny zásah do Šlahorovho potoka
Nevýhody: výrazné zhoršenie možností migrácie terestrických živočíchov (veľké šelmy, poľovná raticová zver)
- Riešenie: v prípade realizácie bude potrebné vybudovať nad cestou (v priestore medzi pripojením vetvy B diaľnice D 3 na cestu a vetvy A diaľnice D3 na cestu) nadchod pre veľké šelmy a poľovnú raticovú zver o šírke 50 - 80 m.
- 2. Zelený variant
Výhody: umožňuje migráciu terestrických živočíchov
Nevýhody: väčší zásah do lúčnych biotopov, väčší zásah do meandrujúcej časti Šlahorovho potoka (vetva A)

Výber variantu podľa spracovateľa správy o hodnotení, ako aj všetkých účastníkov procesu posudzovania podľa § 33, 34 a 35 zákona č. 24/2006 Z.z. je nasledujúci:

- spracovatelia správy o hodnotení odporúčajú pre realizáciu variant zelený
- v stanoviskách podľa § 34 a § 35 Zákona prevažovala preferencia variantu červeného

Výber variantu podľa spracovateľa odborného posudku podľa § 36 zákona č. 24/2006 Z.z.

Vzhľadom na to, že obidva navrhované varianty sú environmentálne veľmi podobné, na základe údajov z predloženej dokumentácie, došlých stanovísk a ďalších podkladov sa odporúča riešenie rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR v troch časových etapách:

- v prvej etape vo variante červenom v šírkovom usporiadaní 11,5, pričom tento variant dopravne poskytuje kapacitnú komunikáciu až do roku 2040 pri zabezpečení odporučených technických opatrení (viď etapizácia výstavby variant červený - v úseku km 0,0-0,2 po križovatku pripojenia intravilánu obce časť Zadky na pôvodnú cestu I/11),
- v druhej etape po naplnení kapacity križovatiek prebudovať variant červený na variant zelený (prestavba úrovňových križovatiek na mimoúrovňové),
- v tretej etape po roku 2040, resp. po naplnení kapacity cesty, dobudovať rýchlostnú cestu na šírku 22,5.

Odporučené riešenie musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so Záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR.

Technické a technologické postupy musia byť zosúladené s Českou stranou.

Realizácia navrhovanej činnosti objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou projektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania v riešenom úseku by mal byť spracovaný v **projekte monitoringu** vybraných zložiek životného prostredia a mal by byť zameraný najmä na sledovanie vplyvov činnosti v rôznych štádiách prípravy, výstavby a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách. Projekt monitoringu musí byť vypracovaný v súlade s Technickým predpisom MDPaT SR TP 06/2008 „Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie“.

Monitorovanie v riešenom území navrhovanej činnosti je potrebné zamerať najmä na:

- monitoring migrácie zveri v priestore biokoridorov pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky, ktorého rozsah je potrebné stanoviť v spolupráci so ŠOP SR a poľovníckymi združeniami
- monitoring výskytu a pohybu vydry riečnej pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky, ktorého rozsah je potrebné stanoviť v spolupráci so ŠOP SR
- monitoring výskytu a zdravotného stavu ichtyofauny pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky, ktorého rozsah je potrebné stanoviť v spolupráci so ŠOP SR a rybárskymi združeniami
- sledovanie vplyvov na horninové prostredie zamerané najmä na stabilitu horninového prostredia pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky podľa odporúčení inžinierskogeologického prieskumu, ktorý je potrebné v rámci ďalšej prípravy dôsledne zrealizovať
- sledovanie vplyvov na režim a kvalitu povrchových vôd najmä v etape pred výstavbou, počas výstavby a prevádzky
- sledovanie vplyvov na režim podzemných vôd pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky podľa odporúčení hydrogeologického prieskumu, ktorý je potrebné v rámci ďalšej prípravy dôsledne zrealizovať
- sledovanie množstva a kvality odpadových vôd počas výstavby (zariadenia staveniska) a prevádzky (ORL)
- sledovanie hlukových pomerov predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby a prevádzky podľa aktualizácie hlukovej štúdie, ktorú je potrebné v rámci ďalšej prípravy dôsledne zrealizovať
- sledovanie vplyvu vibrácií predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby
- sledovanie znečistenia ovzdušia predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na obyvateľstvo počas výstavby
- sledovanie nakladania s odpadom najmä počas výstavby (dotýka sa hlavne racionálneho nakladania s vyťaženým horninovým materiálom)

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činností a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení (zámere) so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení (zámere), zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení (zámere) v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR

Ing. Milan Luciak

odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva v Čadci

2. Potvrdenie správnosti údajov oprávneným zástupcom príslušného orgánu, pečiatka

Mgr. Daniela Žišková

riaditeľka odboru hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ministerstvo životného prostredia SR

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 23. 6. 2010