

# RÝCHLOSTNÁ CESTA R6 PÚCHOV – ŠTÁTNA HRANICA SR/ČR

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo 9185/08-3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie 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 NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### 1. Názov

Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR

#### 2. Účel

Účelom výstavby rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – štátna hranica SR/ČR je nájsť vhodné vedenie cesty medzinárodného významu, ktoré bude kapacitne vyhovujúce požiadavkám dopravy, najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodné a investične realizovateľné a prijateľné z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých sídelných útvarov.

#### 3. Užívateľ

Motoristická verejnosť

#### 4. Umiestnenie (katastrálne územie)

Navrhovaná činnosť je umiestnená na území Trenčianskeho kraja, v územnom obvode Púchov. Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R6 prechádza nasledujúcimi katastrálnymi územiami dotknutých sídelných útvarov: Beluša, Lednické Rovne, Dolné Kočkovce, Púchov, Streženice, Dohňany, Mestečko, Záriečie, Lúky a Lysá pod Makytov.

Začiatok úseku navrhovanej činnosti km 0,000 sa začína v križovaní s existujúcou železničnou traťou č. 120 Bratislava – Žilina v k. ú. obce Beluša. Koniec úseku je situovaný na hranici SR/ČR v km 23,202 na konci úpravy v rámci stavby Rýchlostnej cesty R49 Hulín – hranica ČR/SR v k. ú. obce Lysá pod Makytou – časť Strelenka.

#### 5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaná doba začatia výstavby	2011
Predpokladaná doba ukončenia výstavby	2015
Predpokladaná doba skončenia prevádzky	nie je stanovená

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

*Popis jednotlivých navrhovaných variantov*

Na základe určenia rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 2278/04-1.6/ml zo dňa 26. 8. 2004 a pripomienok obyvateľov dotknutých obcí a organizácií k zámeru, (EKOJET s. r. o. 2004), je navrhovaná činnosť trasovaná v jednom variante. Trasa R6 pozostáva z trasy pôvodného

hnedého variantu a modifikovaného (upraveného) pôvodného modrého variantu. Vzniku takto vedeného variantu predchádzalo posudzovanie a výber z viacerých variantov. Navrhované trasovanie rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – št. hranica SR/ČR:

- a) od začiatku úseku v km 0,0 po km 7,0 – hnedý variant, vrátane prepojení ciest II/507 a I/49,
- b) od km 7,0 po koniec úseku na št. hranici s ČR – upravený pôvodný modrý variant podľa požiadaviek dotknutých obcí.

*Trasovanie R6 v úseku Púchov – št. hranica SR/ČR:*

Celková dĺžka trasy navrhovanej rýchlostnej cesty R6 **predstavuje 23 202,0 m**. Trasa R6 začína nadviazaním na vybudovanú kosodĺžnikovú križovátku Dolné Kočkovce (Lednické Rovne) na diaľničnom privádzači Púchov. Do tejto križovatky sa uvažuje so zapojením prepojenia existujúcich ciest II/507 a I/49 z Lednických Rovní do Beluše prostredníctvom estakády ponad Nosický kanál a rieku Váh v dĺžke 1260 m. Trasa pokračuje pozdĺž ľavého brehu Nosického kanála v dĺžke cca 2,5 km. Následne pokračuje v súbehu s ľavým brehom rieky Váh, ktorý v km 3,900 – 4,250 prekonáva estakádou. Úsek v dĺžke cca 4,5 km už v súčasnosti existuje.

Ďalej je koridor R6 vedený estakádami nad cestou I/49 (km 4,425 – 4,600), cez zastavanú časť mesta Púchov. V km 4,5 a km 6,2 sa napája na cestu I/49 prostredníctvom križovatiek Púchov – centrum (pri Makyte) a Púchov – sever (Dohňany). V km 6,649 prekonáva mostným objektom existujúcu cestu I/49, železničnú trať č. 127 Púchov – Horní Lideč a potok Biela voda. Po prekonaní železničnej trate a existujúcej cesty I/49 je koridor R6 vedený až po koniec úseku v západnom smere od jestvujúcich dopravných línií. Na k. ú. Dohňany, k. ú. Mestečko, k. ú. Záriečie prechádza mimo zastavané územia obcí poľnohospodársky využívanou krajinou s pokryvom lúk a pasienkov a lesných komplexov severo-východnej časti Bielych Karpát (Kýčerská hornatina). Miestne terénne depresie prekonáva pomocou mostných objektov, zárezov a násypov (zárubné a oporné múry). Na k. ú. Dohňany sa uvažuje s umiestnením pravého veľkého odpočívadla v staničení km 10,1 – 10,5. V km 10,8 a km 14,4 sú navrhované mimoúrovňové križovatky (križovatka Mestečko a križovatka Lúky). V km 22,1 – 22,5 na k.ú. Lysá pod Makytou je navrhnuté ľavé odpočívadlo. Koncové úseky trasy navrhovanej činnosti v k. ú. Lysá pod Makytou sú vedené cez poľnohospodárske plochy, plochy lúk a pasienkov mimo zastavané časti obce Lysá pod Makytou. V km 21,4 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Lysá pod Makytou (Strelenka).

*Základné technické a technologické údaje o navrhovanej činnosti*

Základné technické parametre navrhovanej činnosti boli získané z Technickej štúdie „Rýchlostná cesta R6 Púchov – št. hranica SR/ČR, (GEOCONSULT, spol. s r. o., Bratislava, 05/2005)

Vybudovanie 4 – pruhovej komunikácie (R 22,5/80) sa podľa dopravných prognóz predpokladá po r. 2030. Súčasne bude dobudovaná na 4 – pruhovú komunikáciu aj časť cesty R6 Beluša – Púchov (centrum). Rýchlostná cesta R49 v ČR je navrhovaná v kategórii R 25,5/80 – 120. V smerovom a výškovom prevedení navrhovanej činnosti sú navrhované parametre trasy cesty R6 zodpovedajúce STN 73 6101.

*Základné údaje o križovatkách navrhovanej činnosti*

Dôležitými križovatkami budú najmä križovatky s cestami I., II. a III. triedy. Križovania ciest I. a III. triedy s navrhovanou činnosťou sú naprojektované pre kategóriu cesty R 22,5/80. V prvej etape budú realizované pre kategóriu R 11,5/80 ako mimoúrovňové. Výnimkou budú existujúce križovatky Púchov – juh a Matador – sever, ktoré už existujú a boli vybudované v rámci stavby D1 Ladce - Sverepec s parametrami pre cestu I. triedy C 11,5/80 ako úrovňové. Križovatka Púchov – juh bude doplnená na mimoúrovňovú križovátku v rámci plného profilu R6 (R22,5/80). Križovatka Matador – sever je dočasná, pri realizácii plného profilu R22,5/80 bude zrušená (rozpor s STN vo vzdialenosti umiestnenia križovatiek).

*Základné údaje o mostoch navrhovanej činnosti*

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej rýchlostnej cesty v hodnotenom úseku Púchov – št. hranica SR/ČR v kategórii R 11,5/80 a R22,5/80 (výhľad r. 2040). V prípade premostenia vodných prekážok sú mosty nadimenzované na prevedenie prietoku  $Q_{100}$  s požadovanou rezervou.

*Údaje o základných ukazovateľoch navrhovanej činnosti*

Súčasťou navrhovanej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch je výstavba mostných objektov, stykových úrovňových križovatiek a mimoúrovňových križovatiek, protihlukových stien, preložiek inžinierskych sietí a ďalších hlavných ukazovateľov navrhovanej činnosti.

Hlavné technicko – ekonomické ukazovatele

Ukazovateľ	m.j.	Variant	
		Modifikovaná trasa R6 R 11,5/80	Modifikovaná trasa R6 R 22,5/80
Celková dĺžka trasy	m	23 202	23 202
Rozdiel v dĺžke oproti nulovému variantu	m	+91	+91
Celkové náklady	tis. Sk	8 610 458	14 127 275
Mosty navrhované – počet/dĺžka	ks/m	41/ 5 488	45/6 081
Tunely	m	-	-
Záber PPF a LPF	poľnohospodárska pôda	493 821*	759 725
	lesná pôda	66 331*	102 048
Preložky tokov, úprava hrádzí	m	600,0	1 740,0
Asanácie objektov - rodinné domy	ks	0	4

Pozn.:

\* zábery PPF a LPF pre polovičný profil R6 (R11,5/80) predstavujú cca 60 – 70 % zo záberu plného profilu

*Etapovitosť výstavby navrhovanej činnosti*

S výstavbou navrhovanej činnosti sa podľa *Rýchlostní silnice R49/R6 Hulín – Púchov, Studie proveditelnosti a účelnosti, Mott MacDonald Praha, spol. s r. o., 09/2006*, uvažuje v období rokov 2011 – 2015. Predpokladá sa postupná výstavba ucelených úsekov:

1. realizácia úseku od km 0,0 po km 4,4, tzn. úsek (križovatka Beluša – križovatka Púchov – centrum, pri Makyte,
2. realizácia úseku R6 km 4,4 až km 6,1 – križovatka Púchov centrum, pri Makyte – Púchov sever, Dohňany,
3. úsek R6 km 6,1 až km 14,3 – križovatka Púchov sever, Dohňany – križovatka Lúky,
4. výstavba obchvatov obcí Lúky a Lysá pod Makytou v úseku km 14,3 až koniec trasy R6 na št. hranici SR/ČR (križovatka Lúky – št. hranica SR/ČR).

V uvedenom období sa predpokladá realizácia R6 v polovičnom profile (dvojpruh) – kategória R 11,5/80. Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty R22,5/80 bude potrebné realizovať podľa dopravných prognóz a po prehodnotení dopravných intenzít v území až vo vzdialenom časovom horizonte (po r. 2030).

*Umiestnenie stavebných dvorov, depónií a zemníkov navrhovanej činnosti*

Stavebné dvory sú navrhnuté na miestach rozhodujúcej stavebnej činnosti:

- v úseku: km 0,0 až km 4,4 zač. úseku trasy R6 – križovatka Púchov centrum (Pri Makyte) v km 2,0 s plošným záberom 1,5 ha, v k. ú. Dolné Kočkovce,
- v úseku: km 4,4 až km 6,1, križovatka Púchov centrum (Pri Makyte) – križovatka Púchov sever (Dohňany) v km 6,3 s plošným záberom 1,2 ha, na k. ú. Púchov,
- v úseku: km 6,1 až km 10,5, križovatka Púchov sever (Dohňany) – križovatka Mestečko v km 10,3 s plošným záberom 2,0 ha, v mieste navrhovanej pravej odpočívky na k. ú. Dohňany,
- v úseku: km 14,3 až km 21,7, križovatka Lúky – križovatka Lysá pod Makytou v km 14,5 s plochou 0,7 ha, (hranica k. ú. obcí Záriečie a Lúky), ďalej v km 21,5 v mieste situovania križovatky Lysá pod Makytou (Strelenka) s plochou 3,5 ha, resp. v km 22,1 s plošným záberom 2,0 ha v mieste navrhovanej ľavej odpočívky, v k. ú. Lysá pod Makytou.

*Odpočívky a parkovacie plochy*

Koncepcia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na rýchlostných cestách v SR (schválená MDPT SR č. 1029/1230-04, 11/2004, SSC) uvažuje v trasovaní rýchlostnej cesty R6

s umiestnením jedného veľkého obojstranného odpočívadla. Vybavenosť veľkých odpočívadiel zahŕňa napr.: čerpaciu stanicu pohonných hmôt, reštauračné zariadenie, oddychové plochy, architektúru a pod. Takýto charakter odpočívadiel sa vyznačuje nasledujúcimi parkovacími plochami: 40 až 60 parkovacích stojísk pre osobné automobily, 20 až 25 nákladných vozidiel s prívesom, 6 až 10 autobusov oddelene od nákladných automobilov.

### III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie a rozoslanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení činnosti *Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR* vypracovala spoločnosť EKOJET, s.r.o., Čajakova 25, 811 05 Bratislava, zodpovední riešitelia Mgr. Tomáš Šembera, Ing. Ivan Šembera, CSc., v máji 2008. Správa o hodnotení je vypracovaná podľa prílohy č. 3 zákona **NR SR č. 127/1994 Z. z.** a na základe rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 2278/04-1.6/ml zo dňa 26.8.2004. Navrhovaná činnosť podlieha povinnému hodnoteniu.

Ako ďalšie podklady pre vypracovanie správy bola použitá Hluková štúdia pre stavbu *Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR* (Ing. Vladimír Baláž, 05/2008) a Rozptylová štúdia pre stavbu *Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR*, (doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc., 05/2008).

Pri vypracovaní správy bolo prihlíadané na stanoviská obcí, príslušných a dotknutých orgánov k zámeru *Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR* (EKOJET, s.r.o., Bratislava, 05/2004) a k Technickej štúdii *Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR* (GEOCONSULT, s.r.o., Bratislava, 05/2005).

Navrhovateľ, predložil na MŽP SR správu o hodnotení dňa 6.8.2008.

MŽP SR po skontrolovaní náležitostí dňa 19.8.2008 rozposlalo správu o hodnotení podľa § 16 zákona na zaujatie stanoviska všetkým zainteresovaným subjektom.

Dotknuté obce zverejnili správu o hodnotení v mieste obvyklým spôsobom v termínoch:

- obec Dolné Kočkovce – 05.09.-25.09.2008,
- obec Beluša - 05.09 - 25.09. 2008,
- m.č. Púchov Vieska - Bezdedov – 11.09.-29.09.2008,
- obec Dohňany – 11.09.-30.09.2008,
- obec Streženice – 11.09.-30.09.2008,
- obec Lednické Rovne – 04.09.-30.09.2008,
- obec Mestečko - 04.09.-30.09.2008,
- obec Záriečie – 10.09.-01.10.2008,
- obec Lysá pod Makytou – 05.09.- 02.10.2008,
- obec Lúky – 04.09.- 02.10.2008.

Verejné prerokovania správy o hodnotení pre dotknuté obce v SR sa uskutočnili v dňoch 25.9.2008 a 29.9.- 2.10.2008.

V súlade s §26 zákona, vzhľadom na predpokladaný vplyv činnosti na životné prostredie presahujúci štátne hranice, zaslalo MŽP SR správu o hodnotení aj na MŽP Českej republiky. MŽP ČR obdržalo správu o hodnotení dňa 05.09.2008 a v súlade s § 14 zákona č. 100/2001 Sb. o posudzovaní vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů, kópiu správy o hodnotení zaslalo dotknutým správnym úradom a dotknutým územným samosprávnym celkom k zverejneniu a zaujatiu stanoviska.

Stanoviská od dotknutých subjektov v Slovenskej republike boli doručené na MŽP SR do 06.11.2008. Stanoviská z Českej republiky boli doručené na MŽP SR dňa 28.10.2008 spoločne listom MŽP ČR odbor posudzování vlivů na životní prostředí, list č.76724/ENV/08, zo dňa 23.10.2008.

## 2. Posúdenie správy o hodnotení a predložené stanoviská

Na MŽP SR boli podľa § 18 zákona doručené k správe o hodnotení tieto stanoviská:

### **Ministerstvo vnútra SR, sekcia ekonomiky, odbor správy nehnuteľného majetku a investičnej výstavby** (list č. SE – 196-33/OSNMIV-2008 zo dňa 6. 10. 2008)

Nemá zásadné pripomienky a ani návrhy na doplnenie. Záväzné stanovisko z hľadiska vplyvu stavby na priebeh a na vyznačenie štátnej hranice bude možné vydať až po predložení podrobnej projektovej dokumentácie (§4 ods. 2 ) písm. h) zákona č. 298/1999 Z. z. o správe štátnych hraníc). Žiada investora upozorniť na povinnosť požiadať o záväzné stanovisko spolu s projektovou dokumentáciou (najmä polohopisná situácia z priestoru štátnej hranice so zákresom priebehu štátnej hranice, hraničných znakov). Žiadosť je možné adresovať priamo na odbor správy štátnych hraníc MV SR, ktorý vydanie záväzného stanoviska zabezpečí. Zároveň je možné požiadať o dočasné vybratie hraničných znakov v priestore stavby. Súčasne oznamuje, že požiadali predsedu českej delegácie Stálej Slovensko – Českej hraničnej komisie predbežné stanoviská k uvedenému stavebnému dielu. Jeho stanovisko po doručení obratom zašlú.

### **Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č.120077/2008 – 2330/46870 zo dňa 10. 10. 2008)

K predloženému záveru správy o hodnotení nemá pripomienky. Súhlasí so spracovateľom predloženej správy o hodnotení a na základe komplexného posúdenia odporúča trasu rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – štátna hranica SR/ČR viesť v trase upraveného modifikovaného modrého variantu.

### **MO SR, Správa nehnuteľného majetku a výstavby, Banská Bystrica** (list č. SAMaV-2512/2008-OdIVaŽP zo dňa 20. 10. 2008)

Súhlasí so správou o hodnotení s pripomienkou: Zámerom nenarušiť existujúce podzemné zariadenie vojenskej správy pod Ostrým vrchom /výšková kóta 439,4 m. n. m./. Zároveň oznamuje, že súhlasí s predmetnou stavbou a s jej jednotlivými variantmi. Pri tvorbe projektovej dokumentácie k stavebnému povoleniu požaduje dodržať nasledovné pripomienky:

- zabezpečiť stály prejazd po celú dobu výstavby pre vozidlá OS SR na ceste I/49, II/507 a na diaľničnom privádzači Púchov /v trase Nimnica – Púchov – vstup na D1 a späť/.
- v prípade potreby úplnej uzávierky na uvedených cestách je nutná predchádzajúca konzultácia so Správou vojenskej dopravy Západ, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava, e – mail: [dsvdba@mod.gov.sk](mailto:dsvdba@mod.gov.sk). Tento súhlas má platnosť 2 roky odo dňa vydania. Ak v dobe jeho platnosti akcia nebude začatá, alebo dôjde k zmenám, je potrebné súhlas obnoviť.

### **Trenčiansky samosprávny kraj** (list č. TSK/2008/05309-2 zo dňa 10. 10. 2008)

Súhlasí bez pripomienok s rozsahom správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie v predloženom znení.

### **Krajský pozemkový úrad v Trenčíne** (list č. H/2008/00340-02 zo dňa 29. 10. 2008)

Navrhovaná trasa zaberá poľnohospodársku pôdu vo výmere 75,97 ha. Trasa je vedená mimo zastavané územia dotknutých sídelných útvarov. Z predloženej správy je zrejmé, že nie všetky dotknuté obce majú trasu rýchlostnej komunikácie zapracovanú v územno-plánovacej dokumentácii. Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy v ďalšom konaní je potrebné vyhodnotiť záber poľnohospodárskej pôdy podľa kódu BPEJ vo všetkých katastrálnych územiach a požiadať KPÚ v Trenčíne podľa § 13 až 15 zák. č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy o vydanie súhlasu s budúcim možným použitím poľnohospodárskej pôdy na stavebné zámery. Pre trasu je potrebné nájsť alternatívne riešenie, aby k záberom pozemkov zaradených podľa kódu BPEJ do 1. až 4. Skupiny dochádzalo minimálne.

### **Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru, Púchov** (list č. ORHZ – 1152/2008 zo dňa 9.9.2008)

Oznamuje, že podľa § 8 zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov nie je orgánom štátnej správy, ktorého stanovisko alebo vyjadrenie, vydávané podľa osobitných predpisov, podmieňujú povolenie činnosti. Z uvedeného dôvodu sa nevyjadruje.

**ŠOP SR, Regionálne centrum ochrany prírody vo Varíne, Správa chránenej krajinej oblasti Strážovské vrchy** (list č. CHKO SV/292/2008 zo dňa 11. 9. 2008)

Trasa cesty prechádza katastrálnymi územiami obcí (Beluša, Dolné Kočkovce, Streženice, časť Púchov – existujúci úsek), plánovaný vo zvyšku k. ú. Púchov, Vieska – Bezdedov, Dohňany, Mestečko, Záriečie, Lúky pod Makytou, Lysá pod Makytou + č. Strelenka. Všetky tieto k. ú. podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, sa nachádzajú v krajine s prvým stupňom ochrany. V priestore sa nenachádzajú žiadne maloplošné ani veľkoplošné chránené územia. Taktiež nezasahuje a nie je predpoklad, že stavba by mala mať vplyv na územia európskeho významu nSKÚEV 0256 Strážovské vrchy a nSKCHVÚ 028 Strážovské vrchy. Z hľadiska aktualizovaného R-ÚSES okresov Považská Bystrica a Púchov trasa čiastočne koliduje s nadregionálnymi biokoridormi č. II. Váh a č. I. Biele Karpaty – Javorníky. Križuje v k. ú. Lúky pod Makytou RBk č. X. Biele Karpaty - Javorníky, okrajovo sa dotýka i hydrického biokoridoru č. XI. Biela voda. Narušenie migračných koridorov spôsobí obmedzenie migračných možností väčším druhom cicavcov, preto požaduje prijať účinné technické opatrenia pre zabezpečenie ich bezproblémového prechodu za potravou, k napájadlám a tiež z dôvodu zabránenia nehodovosti na cestách. (Na zrealizovaní návrhov uvedených v Správe o hodnotení str. 76 – 77 je potrebné trvať). Aj keď stavba prechádza krajinou s prvým stupňom ochrany prírody, výstavba diela bude vyžadovať značný zásah aj do vegetačného krytu, preto počas výstavby navrhovanej činnosti bude potrebné zásahy do okolitej vegetácie realizovať maximálne šetrne a následne okolie stavby vhodne začleniť do krajiny primeranými vegetačnými a sadovníckymi úpravami za použitia nenáročných pôvodných druhov drevín a krov.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici** (list č. A/2008/1887 – HŽP zo dňa 24. 9. 2008)

Súhlasí s navrhovanou činnosťou.

**Krajský úrad ŽP v Trenčíne** (list č. A/2008/007655-2JK zo dňa 26. 9. 2008)

*Odbor ochrany prírody a krajiny*

1. Trasa navrhovanej činnosti prechádza celým úsekom územím s 1. stupňom ochrany prírody, najbližším chráneným územím je Chránená krajinná oblasť Kysuce ležiaca cca 3,0 km v severnom smere od navrhovanej činnosti.
2. Trasa pretína v k. ú. Lysá pod Makytou nadregionálny biokoridor Veľký Javorník – Biele Karpaty, na hranici k. ú. Záriečie a k. ú. Lúky regionálny biokoridor Javorníky – Biele Karpaty a dva hydrické koridory: nadregionálny biokoridor Váh a regionálny biokoridor Biela Voda. V záujmovom území sa nachádza aj navrhovaná genofondová lokalita Sútok Bielej vody s Váhom.
3. Podľa tabuľky na str. 86, kapitola 4.9.1. Vplyvy na lesné hospodárstvo budú výstavbou trasy R6 poškodené resp. zničené biotopy európskeho významu Ls 5.1, Ls 3.1, Ls 5.4. Ls 4 na ploche cca 7 ha, pričom ide o orientačný odhad záberov typov lesných porastov. Ich presný záber bude známy až z ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie a po upresnení geometrického plánu trasy R6. Je potrebné, aby v prípade realizácie trasy R6 navrhovateľ požiadal o súhlas zasiahnuť do biotopov európskeho významu príslušný obvodný úrad životného prostredia podľa § 6 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
4. V časti III., kapitola 2.5.2 Vplyvy na živočíšstvo je uvedené, že realizáciou stavby dôjde k narušeniu migračných koridorov a tým i k obmedzeniu migračných možností pre väčšie druhy cicavcov. Na elimináciu tohto nepriaznivého dôsledku stavby sú navrhované technické opatrenia na eliminovanie tohto obmedzenia, napr. oplotenie, podchody, mostové podchody a priepusty pre zver. Navrhuje tieto technické opatrenia konzultovať s pracovníkmi príslušných Správ CHKO Kysuce a Biele Karpaty, aby sa vyjadrili k účinnosti, či dostatočnosti týchto opatrení. V časti C v kapitole 4.1.5. Skládky, smetiská a devastované plochy sú uvedené nepresné formulácie ako napr. „čiastočne riadené skládky“, „divoké skládky“. K 31. 07. 2001 boli uzavreté skládky s osobitnými podmienkami (v správe čiastočne riadené skládky) a divoké skládky majú byť v odborných textoch správne označované ako nepovolené skládky odpadov.

Odbor starostlivosti o životné prostredie, úseku ochrany ovzdušia, odpadového hospodárstva a štátnej vodnej správy

Nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne pripomienky.

**Obvodný úrad životného prostredia v Považskej Bystrici** (list č. OUŽP-2008/01408-2/EKA1-5 zo dňa 28. 10. 2008)

Na trase v kilometri 10,8 je navrhnutá mimoúrovňová križovatka Mestečko, ktorou sa cesta R6 napája na cestu I/49.

- križovatka v km 10,8 sa nachádza v ochrannom pásme II. stupňa vodárenského zdroja „Vrt HVD-2 obecného vodovodu obce Dohňany“, ktorý slúži k hromadnému zásobovaniu obyvateľstva pitnou vodou v obci Dohňany. Ochranné pásma a režim hospodárenia v nich je stanovený rozhodnutím č. j. OÚ ŽP - 2004/00113/FQ4 zo dňa 29. 03. 2004 pre žiadateľa Obec Dohňany a prevádzkovateľom verejného vodovodu je Považská vodárenská spoločnosť a. s..

- trasa cesty R6 v úseku od mimoúrovňovej križovatky v km 4,5 po cca križovatku Lúky v km 14,5 zasahuje do ochranného pásma II. a III. stupňa záložného vodárenského zdroja pre mesto Púchov. Rozsah ochranného pásma a režim hospodárenia v nich je stanovený rozhodnutím pod č. OÚ ŽP – 2006/00103/BB9 zo dňa 09. 05. 2006. Vlastníkom a prevádzkovateľom verejného vodovodu a vodárenského zdroja je Považská vodárenská spoločnosť a. s..

Správa o hodnotení uvádza vyššie uvedené skutočnosti a v prípade umiestnenia križovatky v km 10,8 v k. ú. Mestečko navrhuje posun kruhového objazdu, ktorý bude vybavený cestnou kanalizáciou, cca 500 m od hydrologického vrtu v severnom smere (strana 73 bod 2.3.2 Vplyvy na podzemné vody). Podľa vyhlášky č. 29/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o určovaní ochranných pásiem vodárenských zdrojov, o opatreniach na ochranu vôd a o technických úpravách v ochranných pásmach vodárenských zdrojov:

- v ochrannom pásme II. stupňa vodárenského zdroja stavba cestných komunikácií si vyžaduje spracovanie osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany. Úroveň opatrení je závislá od miery nebezpečnosti zariadenia alebo činnosti, od jej lokalizácie v ochrannom pásme II. stupňa a od jej vzdialenosti od vodárenského zdroja.
- v ochrannom pásme III. stupňa vodárenských zdrojov stavba komunikácií si vyžaduje spracovanie osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany. Toto posúdenie obsahuje úroveň opatrení pre činnosti poškodzujúce alebo ohrozujúce množstvo a kvalitu, alebo zdravotnú bezchybnosť vôd vodárenských zdrojov.

S posunom križovatky v km 10,8 súhlasí, avšak aj naďalej predpokladá, že budú zasahovať napájacie komunikácie do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Dohňany. K vydaniu rozhodnutia o umiestnení stavby žiada predložiť hydrogeologický posudok, predmetom ktorého bude posúdenie, či navrhovaná stavba a činnosť s ňou súvisiaca negatívne neovplyvní množstvo a kvalitu vody vo vodárenských zdrojoch a to ako počas výstavby, tak i počas prevádzky cesty R6, vrátane osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany. Technické opatrenia a obmedzenia budú predmetom posúdenia v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Ostatné zložky ŽP nemajú k správe o hodnotení zásadné pripomienky.

**Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Považská Bystrica** (list č. 2008/02181-002 BC10 zo dňa 8. 10. 2008)

Ako cestný správny orgán vykonávajúci štátnu správu pre cesty II. a III. triedy v území obvodu prerokoval uvedenú správu o hodnotení zámeru stavby „Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR“ a z dopravného hľadiska nemá k nej pripomienky.

**Obvodný banský úrad v Prievidzi** (list č. 1196 2743/2008 zo dňa 29. 9. 2008 a 8.10.2008)

Z preskúmania evidencie chránených ložiskových území, evidencie dobývacích priestorov a evidencie ložísk nevyhradených nerastov vedených na OBÚ v Prievidzi vyplýva, že OBÚ v Prievidzi v katastrálnych územiach, ktoré budú dotknuté plánovanou rýchlostnou cestou R6 Púchov – št. hranica SR/ČR eviduje:

1. v katastrálnom území Lúky výhradné ložisko nerastných surovín – pieskovcov s určeným dobývacím priestorom Lúky pod Makytou organizácií TRIKAM, s. r. o., Púchov,

2. v katastrálnom území Beluša výhradné ložisko nerastných surovín – štrkopieskov s určeným dobývacím priestorom Beluša organizácií Cestné stavby Žilina spol. s r. o., J. Milca 14, Žilina,
3. v katastrálnom území Beluša výhradné ložisko nerastných surovín – štrkopieskov s určeným dobývacím priestorom Beluša I. organizácii SESTAV, s. r. o., Sihof 825/85, 019 01 Ilava
4. v katastrálnom území Beluša ložisko nevyhradeného nerastu – tehliarskej hliny, ktoré v súčasnosti nedobýva organizácia OLMÍ s. r. o., Žilina, a ktoré je preto potrebné v plnej miere rešpektovať.

V prípade dodržania vyššie uvedeného z hľadiska ochrany nerastného bohatstva, práv a právom chránených skutočností uvedených subjektov, OBÚ v Prievidzi nemá námietky k navrhovanej činnosti.

**Obvodný úrad v Považskej Bystrici, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia** (list č. OCOaKR-A/08/04644-2EC1 zo dňa 17. 9. 2008 a 25.9.2008)

Súhlasí so správou o hodnotení bez pripomienok.

**Obvodný lesný úrad v Považskej Bystrici** (list č. 2008/00441 zo dňa 22. 9. 2008)

Konštatuje, že navrhovaný variant sa vyznačuje väčším záberom lesných pozemkov oproti pôvodnému, zohľadňuje však iné celospoločenské hľadiská. OLÚ v Považskej Bystrici, preto berie na vedomie predložený návrh. Za predpokladu zachovania potrebných prístupov ku lesným pozemkom, OLÚ súhlasí s predloženou správou o hodnotení s odporučeným riešením vedenia trasy rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – štátna hranica SR/ČR v upravenom modrom variante.

**Obecný úrad Lednické Rovne** (list. č. ŽPaV 1215/2008/AL1/3-Ká zo dňa 6. 10. 2008)

Oznamuje, že správa o hodnotení bola zverejnená v informačných skrinkách obce, na internete a k nahliadnutiu na Obecnom úrade v Lednických Rovniach na referáte výstavby a životného prostredia (č. dverí 19). Zároveň bol verejnosti oznámený i čas a miesto konania verejného prerokovania správy o hodnotení (oznam v informačných skrinkách, vyhlásenie v miestnom rozhlase). Po dobu zverejnenia neboli k navrhovanej činnosti vznesené žiadne návrhy ani pripomienky.

**Obec Záriečie** (list č. 339/08 – EC 22 zo dňa 6. 10. 2008)

V modrom variante, ktorý prechádza ich katastrom, by uvítali posun trasy v km 12,5 mimo zástavbu. Má výhrady voči navrhovanej križovatke Lúky na km 14,5, nakoľko uvedená križovatka je v katastrálnom území obce v blízkosti zástavby rodinných domov a v konečnom dôsledku pri parcelách určených v územnom pláne k ďalšej výstavbe IBV. Obec sa nachádza v hornatom prostredí, ktoré neumožňuje kdekoľvek individuálnu výstavbu rodinných domov prípadne menšej bytovky. Je v záujme obce riešiť narastajúcu dopravnú situáciu, ale zároveň umožniť riešiť bytovú otázku obyvateľov. Uvítali by posun trasy v km 13,0 až 14,5 na hranicu posudzovaného pásma 300 m smerom k hrebeňu Malých Karpát. V prípade premostení v čo najväčšej miere odporúča použiť vykopanú zemínu na vytvorenie násypov k týmto konštrukciám a ich zalesnenie. Ako podporný fakt uvádza, že plánovaná trasa medzi km 11,0 a 12,5 vystúpi približne o 70 výškových metrov, v km 14,5 klesá o 53 výškových metrov a následne ku km 15,5 opäť stúpa o 45 výškových metrov. Sú toho názoru, že udržaním výšky trasy sa vylúčia nielen výškové skoky a dosiahnu sa minimálne nasledujúce efekty: ekologickejšie prostredie pre obyvateľstvo, nižšie náklady na údržbu komunikácie, ekonomicky výhodnejšia trasa. Zasielajú petíciu občanov s bližšie špecifikovanými pripomienkami, ktoré boli aj prerokované na verejnom zhromaždení dňa 1. 10. 2008 v Mestečku.

Petícia občanov obce Záriečie:

Občania obce Záriečie potvrdzujú svojimi podpismi nasledovné stanovisko k plánovanej výstavbe rýchlostnej cesty R6 a žiadajú odklon trasy podľa ich požiadaviek: - zrušenie križovatky Lúky na km 14,5, ktorá je v katastri obce Záriečie. Pôvodne plánovaná rýchlostná cesta začína mať charakter príliš drahej siete križovatiek, - požadujú dodržať nadmorskú výšku na km 12,5, aby cesta bola vedená čo najďalej od obce. Je zbytočné ak cesta bude v tomto úseku klesať a opäť stúpať. Trasa by mohla viesť vrchom minimálne až na koniec obce Lúky, - navrhujú, aby namiesto mostov boli uprednostnené násypy do kopcov a do nich



vysadené stromy budú potom tvoriť prirodzenú protihlukovú bariéru, - sú presvedčení, že toto riešenie je ekonomickejšie, ekologickéjšie a lacnejšie na údržbu, - túto petíciu podpísali dobrovoľne s prihliadnutím, že vybrané riešenie bude mať trvalý dopad na tunajších obyvateľov, budúce generácie a environment tohto kraja.

**Obec Dolné Kočkovce** (list č. 448/08 zo dňa 14. 10. 2008)

Zasiela pripomienky z verejného prerokovania konaného 25. 9. 2008 o 15. 00 hod. v Kultúrnom dome Dolné Kočkovce

-naprojektovanie viacej priepustov pod komunikáciu z dôvodu záplav a odvodnenia vody z obce,

-dobudovanie prístupovej komunikácie /obslužnej/ z ulice A. Kmeťa, ktorá nebola dobudovaná pri diaľničnom privádzači k podchodu cez diaľničný privádzač pri Matadore a pripravovanej rýchlostnej cesty R6,

-dbať na odhlučnenie komunikácie od obytnej zóny.

**Obec Lysá pod Makytou** (list č. 908/2008 zo dňa 14. 10. 2008)

Oznamuje, že správa o hodnotení bola vyložená v úradnej tabuli obce od 5. 9. 2008. Verejné prerokovanie správy o hodnotení sa za účasti navrhovateľa uskutočnilo dňa 2. 10. 2008. Zo strany občanov obce bola na verejnom prerokovaní prednesená požiadavka občanov z obce Mrníkovce – p. Jozef Mrník, Ladislav Mrník, Štefan Mrník, Alena Weberová, Mária Vašková. Títo občania žiadajú posunutie trasy R6 v 18,0 kilometri rýchlostnej cesty smerom vyššie, ďalej od obydľí. Tieto požiadavky boli zapísané do záznamu z verejného prerokovania Národnou diaľničnou spoločnosťou, a. s., Bratislava. Obec Lysá pod Makytou, okrem požiadaviek občanov z častí obce Mrníkovce, nemá námietky k predloženej správe o hodnotení.

**Obec Dohňany** (list č. 357/2008-02-TE5-5 zo dňa 31. 10. 2008)

Obec Dohňany súhlasí so správou o hodnotení, boli rešpektované pripomienky a požiadavky Obce Dohňany a občanov dané v predchádzajúcich rokovaníach a konzultáciách, na základe ktorých bol modifikovaný variant trasy R6.

1. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie – územnom a stavebnom konaní žiada dôsledne rešpektovať hygienické požiadavky vykonaním príslušných protihlukových opatrení na splnenie hygienických limitov,
2. Zachovanie existujúcich poľných, účelových, obslužných komunikácií, resp. zabezpečiť preložky týchto komunikácií tak, aby bol zabezpečený prístup k pozemkom a ich užívanie,
3. V prípade vzniku nevyužitelných pozemkov z dôvodu výstavby R6 zabezpečiť ich vykúpenie,
4. Od km 8,5 po km 10,0 modifikovaného variantu žiada tento vyrovnať, resp. spojiť oblúk v km 8,5 s oblúkom v km 10,0 priamo, bez zakrivenia,
5. Pri vypracovávaní DÚR rešpektovať zosuvné územia evidované Štátnym geologickým ústavom Dionýza Štúra Bratislava,
6. Pri vypracovávaní organizácie výstavby – objekt „križovatka Mestečko“ rešpektovať potrebu osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany jestvujúceho vodárenského zdroja „Vrt HVD 2“, ktorý slúži k hromadnému zásobovaniu obyvateľstva obec Dohňany pitnou vodou.

Obec Dohňany si vyhradzuje právo pripomienok k ďalším stupňom projektovej dokumentácie. Počas zverejnenia správy o hodnotení v termíne 11. 9. 2008 až 23. 10. 2008 boli na tunajší úrad doručené stanoviská občanov obce Dohňany, ktoré zasiela v prílohe tohto stanoviska.

**Obec Lúky, Obecný úrad** (list č. 720/2008 zo dňa 17. 10. 2008)

Oznamuje, že na základe doručeného zámeru dňa 4.9.2008, záznam z verejného prerokovania konaného dňa 2. 10. 2008 zašle obec Lysá pod Makytou, kde sa verejné prerokovanie konalo aj pre obce Lúky. Správa o hodnotení bola v obci Lúky riadne vystavená po dobu jedného mesiaca a občania sa s ňou v dostatočnej miere oboznámili. Taktiež boli o verejnom prerokovaní informovaní cestou miestneho rozhlasu, vývesnej tabule a infokanálu v televíznom káblovom rozvode. Niektorí zaslali písomné stanoviská.

Obec uzavretú dvoma kopcami, dlhú cca 2 km a širokú cca 500 m, čo je veľmi pekne vidieť z leteckých zberov už delí železnica, cesta III. triedy, cesta I. triedy, rieka Biela voda a v blízkej budúcnosti má celú jej dĺžku pretnúť ešte aj rýchlostná komunikácia R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR. Občania obce Lúky súhlasia s navrhovaným variantom R6 za týchto podmienok:

1. zámer sa realizuje v blízkosti obytnej zóny a tým sa vytvorí nepríjemný hluk a zvýšenie škodlivých emisií z výfukových plynových v obytnej zóne – žiadajú zohľadniť túto skutočnosť,
2. posunutím cesty I. triedy I/49 priamo k rodinným domom sa zvýši riziko ohrozenia obyvateľstva motorovými vozidlami – žiadajú počítať z dostatočnou ochranou v tejto časti,
3. zámer rieši aj jednu asanáciu rodinného domu v obci – žiadajú vyhovieť dotknutým občanom,
4. zachovať prejazdy potokov a existujúcich lesných ciest,
5. medzi 15 – 16 km sa nachádzajú spoločné aj samostatné vodovody občanov, ktoré žiadajú zachovať prípadne vybudovať nový vodovod – v tejto časti sa nachádza cca 50 domácností,
6. zabránú pôdu občanom nahradiť výmenou za pôdu v inej lokalite napr. sceľovaním pôdy v nevyhnutných prípadoch túto vykúpiť.

**Božena Macháčová, Janka Kráľka 1312/29, Púchov, (list zo dňa 3. 10. 2008)**

Namieta proti vedeniu R6 v Púchove na 6 km na parcele č. KNE 646 a 644/2 na k. ú. Púchov, ktorá je v jej vlastníctve. S pozemkami mala úmysel nakladať, nakoľko nebola nikým oslovená, že v danej lokalite povedie rýchlostná križovatka R6. Namieta, že v správe sa neuvádza ako bude naložené so zvyškom parc. v obkľúčení, tzn. medzi benzínovými pumpami a obchádzajúcou R6. Žiada vysvetlenie: - aké obmedzenia nastanú pre užívateľov v užívaní týchto zvyškov, - čo bude umožnené na tých zvyškoch budovať, - aké siete budú umožnené, - čo bude s el. stožiarom stojacim na parc. 646, - voda, - plyn, - aké budú prístupové komunikácie? Konštatuje, že zostatky týchto pozemkov týmto zostanú znehodnotené. V súčasnosti mala príležitosť tieto odpredať za sumu 750,- Sk/m<sup>2</sup>. Pozemky v danej lokalite sú žiadané a z toho odvádza aj cenu výkupu.

**Bc. Rexa Milan a Rexová Zuzanna, Púchov (list zo dňa 6. 10. 2008)**

Konštatujú, že na verejnom prerokovaní správy o hodnotení 30. septembra 2008 v Dohňanoch boli informovaní o zmene pôvodne uvažovanej priamej tmavomodrej trasy na oblúkovitú bledomodrú v k. ú. Dohňany. S touto zmenou nesúhlasia majú nasledovné požiadavky:

1. dodržať pôvodný návrh tmavomodrého variantu v úseku 8,0 – 8,5 (bledý 8,5), nevytvárať zaoblenia. Nakoľko sú vlastníckmi pozemku v uvedenej lokalite vytvorením zaoblenia dôjde k neúmernému zvýšeniu hluku na ich úkor i susedných domov. Vytvorením zaoblenia síce sa nevýrazne zlepšia podmienky v domoch v dolnej časti ulice, ale zhoršia a znehodnotia životné podmienky v domoch v hornej časti. V tejto časti je plánovaná ďalšia výstavba a týmto posunom dôjde k znehodnoteniu pozemkov z hľadiska vizuálneho, hlukového a vibrácií. Taktiež s ohľadom na budúce predefinovanie rýchlostnej cesty na diaľnicu považujú za výhodnejšiu rovnú trasu ako oblúkovitú. K tomuto názoru sa prikláňa viacero dotknutých obyvateľov obce, ich pripomienky sú v zápisnici z verejného prerokovania správy.
2. vybudovať dôkladnú protihlukovú bariéru z oboch strán premostenia a čo najviac zamedziť vibráciám, po vybudovaní rýchlostnej komunikácie (následne diaľnice) dôjde k výraznému „akustickému znečisteniu“ uvedenej lokality a tým k možným zdravotným rizikám (poškodenie sluchu, stres). Premostenie začína a končí kovovými pohyblivými spojmi, ktoré výrazne zvyšujú pri prechode TIR a nákladných automobilov nárazový zvuk a vibrácie.
3. v prípade nesplnenia bodu 1. a 2. ak je to technicky možné vrátiť sa k inému (staršiemu) variantu rýchly. cesty po druhej strane I/49, po nezastavanej časti obce Dohňany, (pravá strana od Púchova), pri OMV neprechádzať cez I/49 ale pokračovať vpravo.

**Radovan Slováček a Ingrid Slováčková, Lúky 117, Lúky** (list zo dňa 6. 10. 2008)

Sú majitelia parcely číslo 550/2, katastrálne územie obce Lúky, nesúhlasia s návrhom realizácie, zelený variant z nasledujúcich dôvodov: - cesta sa realizuje v blízkosti obytnej zóny, - počíta sa s vybudovaním kruhového objazdu na parcele číslo 550/2, k. u. obce Lúky, v priamej blízkosti ich obydľia a zdroja pitnej vody, - cesta vytvorí neprimeraný hluk a zvýšenie škodlivých emisií z výfukových plynov v obytnej zóne, - počíta sa s posunutím cesty I. triedy I/49 priamo na rodinné domy, situované v dolnej časti obce Lúky a tým zvýši riziko ohrozenia obyvateľov motorovými vozidlami, - počíta sa s vybudovaním kruhového objazdu na najužšom mieste v Púchovskej doline a tým by vytváral tretiu križovatku v úseku 100 m (kruhový objazd – odbočka k obytnej zóne pri cintoríne – Vydrnské rázcestie). Žiadajú o zapracovanie vyššie uvedených pripomienok k pripomienkovému konaniu a následnému vyjadreniu sa k ich záväznému stanovisku.

**Húževka Pavel, Lúky č. 209, Lúky** (list zo dňa 6. 10. 2008)

Namieta, že rýchlostná cesta by mala mať len jeden zväzdač do dediny a to niekde pri družstve. Tým, že sa zruší zväzdač s kruhovým objazdom na začiatku dediny pri Slováčkovi, môže sa rýchlostná cesta posunúť viac do hôr. Týmto by sa zachránil rodinný dom Čvirikovcov a zníži sa hlučnosť. Prístupovú cestu k pozemkom, cez ktorú pôjde rýchlostná cesta, potom dať do spôsobilého stavu, aby bola použiteľná i naďalej.

**Občania – vlastníci nehnuteľností v k. ú. Dohňany** (list zo dňa 7. 10. 2008)

Podávajú nasledovné pripomienky :

1. žiadajú vyrovnať trasu v km 7,5 – 8,5 pretože:

- na parcele KN-E 226/2 je od roku 1986 postavený nezakreslený záhradný domček so štyrmi betónovými jazierkami, tiež 2 pivnice, sklad náradia a obrábaná záhrada,
- na parcele KN-C 1172/2 je kopaná studňa – zdroj vody pre ešte rozostavaný a nezakreslený rodinný dom na parcele KN-C 1172/3, tiež pivnica,
- na parcele 1172/1 je vybudované „viacúčelové záhradkárske zariadenie“ so zasadačkou, kuchyňou, terasou a sušiarňou ovocia,
- na parcele č. KN-E220/2 je chata,
- na snímke vyznačenej plnou zelenou čiarou je lesík, ktorý by musel „padnúť“, avšak keby sa trasa vrátila do modifikovaného modrého variantu, ostal by zachovaný a slúžil by ako prirodzená protihluková stena, ktorá v tomto úseku ani nie je zatiaľ naprojektovaná,

-vyrovnaná trasa bude v tejto časti čiastočne v záreze a nie v násype, čo zníži úroveň hluku pre celý dolný koniec obce Dohňany,

2. žiadajú upraviť trasu v km 8,5 – 9,5 pretože:

- v lokalite je zriadená záhradkárska osada SZZ č. 4 s postavenými piatimi záhradnými domčekmi,
- v mieste je postavený včelím s 5 včelstvami,
- v mieste je včelín s 3 včelstvami,
- nad rodinnými domami č. 285 až 293 je zosuvné pásmo, kde by sa po narušení mohla začať zosúvať pôda do záhrad a na tieto rodinné domy,
- vyrovnaná trasa bude čiastočne v záreze, čím sa zníži hlučnosť nielen pre uvedené rodinné domy, ale pre celý horný koniec obce Dohňany, odpadne vybudovanie protihlukovej steny a bude aj viac manévrovacieho priestoru pre lyžiarsky vlek vybudovaný pri km 9,5.

Keďže nie sú občanom obce známe žiadne reálne dôvody na „pokrytie“ trasy v technickej štúdii vypracovanej firmou Ekojet, s. r. o., Bratislava a taktiež neboli v textovej časti zohľadnené naše pripomienky zaslané NDS Bratislava doporučeným listom dňa 15. 8. 2005 žiadajú, aby tieto ich návrhy na vyrovnanie trasy v km 7,5 - 9,5 boli akceptované. Oddiali sa tým hluk od obývaných častí obce, ušetria sa finančné prostriedky za vyplácanie stavieb, budú v budúcnosti prijateľnejšie parametre pre rozšírenie o 2 pruhy a predovšetkým nevyjde nazmar práca ľudských rúk, ktorou sa udržiava vzhľad krajiny a zachováva jej poľnohospodársky, samozásobiteľský a vidiecky charakter.

**Pastva Štefan a Kvetoslava Pastvová, Dohňany 389, Dohňany** (list zo dňa 7. 10. 2008)

S trasou nesúhlasia a majú nasledovné požiadavky:

1. trasu R6 viesť po druhej strane I/49 (vpravo) cez menej zastavané územie obce, v prípade nemožnosti splnenia požiadavky č. 1 požadujú:
2. dodržať pôvodný návrh tmavomodrého variantu v úseku 8,0 – 8,5 (bledý 8,5), nevytvárať zaoblenia. Nakoľko sú vlastníkami obytného domu a pozemkov v uvedenej lokalite vytvorením zaoblenia dôjde k veľkému priblíženiu k ich domu a neúmernému zvýšeniu hluku a vibrácií na úkor ich susedných domov. Vytvorením zaoblenia budú znehodnotené životné podmienky v ich dome a domoch v hornej časti. Taktiež s ohľadom na budúcu zmenu rýchlostnej cesty na diaľnicu sa ich dom ocitne v priamej blízkosti cesty a budú musieť znášať všetky negatívne vplyvy (hluk, stres, vibrácie, výhľad na diaľnicu, nebezpečenstvo pádu premetov z nadjazdu...).
3. vybudovať dôkladnú protihlukovú bariéru z oboch strán premostenia a čo najviac zamedziť vibráciám, po vybudovaní rýchlostnej komunikácie (následne diaľnice) dôjde k výraznému „akustickému znečisteniu“ uvedenej lokality a tým k možným zdravotným rizikám (poškodenie sluchu, stres). Premostenie začína a končí kovovými pohyblivými spojmi, ktoré výrazne zvyšujú pri prechode nákladných automobilov nárazový zvuk a vibrácie.

**Marta Kucejová, Horné Kočkovce. T. Vansovej 272** (list zo dňa 8. 10. 2008)

Je vlastníkom parcel KN 727/2, 727/3, 1128/2, ktoré toho času slúžia ako ovocný sad, kde je vysadených cca 65 rodiacich ovocných stromov. V blízkej budúcnosti plánovala výstavbu rodinného domu na uvedených pozemkoch, nakoľko je to vhodná lokalita, pretože, je tam prístupová cesta na pozemok a jedná sa o parcelu v zastavanej oblasti. Nakoľko sa dozvedela, že sa tam má realizovať výstavba rýchlostnej cesty R6 a táto ide stredom cez jej pozemky, žiada o odklonenie uvedenej rýchlostnej cesty, pretože tieto pozemky sú pre ňu veľmi dôležité, nakoľko nevlastní iné pozemky, kde by mohla realizovať výstavbu rodinného domu.

**Ľuboslav Štefánik, Lúky č. 286, Lúky** (list zo dňa 10. 10. 2008)

Trasa R6 pretne spádový vodovod, z ktorého má napojený rodinný dom s hospodárskou budovou stojacou na parc. 1546/4 a prameň je zachytený na par. 1561 k. ú. obce Lúky a tým príde o pitnú vodu a aj ďalších 15 rodinných domov, ktoré sú z tohto prameňa napojené.

**Dr. Emília Vondrová, Záriečie 253, Záriečie** (list zo dňa 10. 10. 2008)

V mene miestnych občanov žiada o vzdialenie rýchlostnej cesty R6 od obývaného územia v koridore približne 300 m od navrhovanej modifikovanej trasy v obciach Záriečie a Lúky. Zároveň žiada zrušenie križovatky na 14,5 km, presun na 17 km. Žiada v modifikovanej trase pokračovať od 12,5 km južnejšie viac do svahu, opticky priamo, medzi 13 – 13,5 km vystúpiť na „Predný Vlkovec“ 410 m. n. v., odtiaľ pokračovať už popri obci Lúky až po poľnohospodársku farmu, kde by mohla byť križovatka na 17 km, namiesto zrušenej na 14 km.

Výhody navrhovanej úpravy:

- vzdialenie sa od obytnej zóny v obciach Záriečie a Lúky,
- doprava z križovatky na 17 km do Lazovskej doliny, kde je silný turistický ruch, ale i priemysel, by takmer obišla obec Lúky,
- trasa by bola vystúpaná nad rizikové územia zosuvu,
- oveľa lepšia údržba komunikácie v zimnom období na tomto úseku, keďže by sa cesta dostala z tieňa do väčšieho slnečného svitu.

**Jaroslav Čvirik a Miroslava Čviriková, Lúky 1, Lúky** (list zo dňa 13. 10. 2008)

Konštatujú, že na km 4,5– 15 zámeru podľa modrého variantu a terajšieho zeleného variantu sa nič nezmenilo. Obidva varianty prechádzajú cez parcelu číslo 1790, k. ú. obce Lúky, kde je postavený ich rodinný dom, súpisné číslo 1, kolaudovaný v decembri 2003. Podľa navrhovaného zámeru má byť asanovaný. Žiadajú zámer prehodnotiť a navrhovanú trasu zámeru odkloniť minimálne o 500 m. Ak bude nevyhnutné ich rodinný dom asanovať žiadajú o výstavbu nového rodinného domu.

**Občania a vlastníci pozemkov vo Vieske – Bezedov v zastúpení pani Marty Gurínovej, Vieska Bezedov 95, Púchov** (list zo dňa 24. 10. 2008)

Konštatujú, že žijú v malej obci vo Vieske – Bezedov, okres Púchov. Dňa 29. 9. 2008 prišli do obce pracovníci „Národnej diaľničnej spoločnosti“ a tiež zo „Životného prostredia“, aby

občanov oboznámili s navrhovanou trasou rýchlostnej komunikácie R6, ktorej trasa je navrhovaná od diaľnice D1 smerom do Českej republiky. V minulosti boli navrhované viaceré trasy tejto cesty, avšak pre občanov neznámych príčin sa varianty pre občanov prípustnejšie ďalej v návrhoch neobjavujú, ale prevládajú varianty, ktoré majú väčší dopad na samotných občanov, ich majetky a škodlivý vplyv na životné prostredie. Do tohto dňa 29. 9. 2008 občanov dostatočne neinformovali, prečo sa varianty vedúce inou stranou /zo strany NDS nazývané „pravou“ stranou/ zamietli. Domnievajú sa, že mesto Púchov malo záujem rozšíriť na túto stranu svoj zámer, a to rozšírenie územného plánu mesta na výstavbu rodinných domov, a tým pádom mu tento variant z dlhodobého hľadiska nevyhovoval. S týmto, vtedy plánovaným variantom, viacerí občania obce boli uzrozmenejší a súhlasili by s ním. Variant nazývaný „ľavý“ ovplyvnil viacerých občanov Viesky, ktorí tu žijú 60 – 70 rokov, poškodí ich majetky, sady, záhrady, domy, pôdu, ku ktorej majú kladný vzťah, obrábajú ju, ďalej studne, a tým pitnú vodu, lebo doteraz tu nie je vybudovaná prípojka pitnej vody. Pripomienky občanov, aby trasa R6 bola vedená za zastavanú časť Viesky najlepšie o 200 m, neboli brané do úvahy, ale na naše prekvapenie boli uvedené ako akceptované, čo vôbec nie je pravda. Preto k tomuto návrhu občania podávajú opäť pripomienku, aby bol vypracovaný taký návrh, v ktorom trasa R6 povedie za zastavanú časť obce tak, aby životné prostredie bolo čo najmenej znehodnocované hlukom, emisiami výfukových plynov, otrasmami, nezaberala najkvalitnejšiu pôdu a neovplyvňovala život obyvateľov v obci, keď im povedie v tesnej blízkosti ich domov. Ďalej požadujú monitorovanie hluku a emisií na ceste I/49 ešte pred začatím výstavby, pretože sa domnievajú, že okolie je už v súčasnosti zamorené a trasa R6 životnému prostrediu ešte priťažuje so zvýšením nárastom dopravy, tak ako sa na tejto ceste predpokladá. Súčasne v prílohe priložujú mapu s pôvodnou verziou od projektantov a dokresleným návrhom akoby mohla cesta R6 viesť a bola prijateľná pre obyvateľov obce. Ďalej navrhujú, aby parkovisko stavebných strojov na 6,3 až 6,4 km bolo premiestnené na iné miesto, lebo pôda po skončení prác bude znehodnotená a občania ju chcú naďalej využívať na poľnohospodárske účely.

#### **Milan Gurín, Záhradníctvo, Vieska Bezdedov 98, Púchov**

Konštatuje, že navrhovaná komunikácia zaberá značnú časť poľnohospodárskej pôdy a ovocných sádov, ktoré sú do značnej miery intenzívne využívané. Ďalej vedie v blízkosti niekoľkých obývaných rodinných domov, v ktorých by sa zhoršila kvalita bývania, ide najmä o zvýšenie hlučnosti, prašnosti, emisií, otrasy, zníženie slnečného svitu, zhoršenie prístupu na pozemky. Vo zvýšenej intenzite by sa to týkalo využívania vonkajších priestorov pri rodinných domoch, kde sú tieto využívané tiež na relaxáciu po práci. Súčasne navrhované smerovanie R6 sa existenčne dotýka jeho rodiny, lebo ako samostatne hospodáriacemu roľníkovi prechádza na dvoch miestach ovocnými sádmi, z ktorých má značný príjem, o ktorý by realizáciou cesty prišiel. Táto R6 je navrhovaná aj v mieste, kde má rodinný dom, prípadne v jeho tesnej blízkosti. Tu má v pivničných priestoroch zriadený chladiarensky sklad na ovocie, preto s navrhovaným smerovaním R6 nesúhlasí a navrhuje, aby v k. ú. Vieska – Bezdedov viedla za zastavanú časť obce a cez menej intenzívne využívané pozemky. Išlo by o posunutie navrhovanej cesty len asi o 400 m ďalej oproti súčasnému stavu.

#### **Štefan Mrník, Lysá pod Makytou (list zo dňa 28. 10. 2008 )**

V mene svojom a v mene dole podpísaných susedov žiada o preloženie rýchlostnej cesty R6, v úseku 17,5 – 18,5 km, za stožiar vysokého napätia č. 215 nad les, vzhľadom na to, že cesta by prechádzala cez zdroje pitnej vody, ktoré zásobujú ich domácnosti.

#### **Ing. Milan Jursík, Lúky pod Makytou (list zo dňa 17.10.2008)**

Namieta voči trase v km 16,0, nakoľko táto zasiahne svojpomocne vybudovaný vodovod, ktorý zásobuje niekoľko rodín. V prípade výstavby R6 cez uvedenú lokalitu žiada vybudovať náhradný samospádový zdroj pitnej vody nezávislý od elektrickej energie a dostatočne vzdialený od rýchlostnej cesty.

Na MŽP SR bolo doručených 30 stanovísk z Českej republiky listom Ministerstva životného prostredia ČR, odbor posudzovania vlivů na životní prostředí č. 76724/ENV/08 zo dňa 28.10.2008.

-obec Střelná, súhlasí bez pripomienok.

- obec Horní Lideč, súhlasí bez pripomienok.
- Krajský úrad Zlínskeho kraje, súhlasí bez pripomienok.
- Městský úřad Vsetín, Odbor životního prostředí, súhlasí bez pripomienok.
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc, súhlasí bez pripomienok.
- Ministerstvo zdravotnictví ČR, súhlasí bez pripomienok.
- Ministerstvo životního prostředí, Odbor péče o krajinu, súhlasí bez pripomienok.

Šesť súhlasných stanovísk bolo súhlasných s pripomienkami:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava,
- Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor zvláště chráněných částí přírody,
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Beskydy,
- Ing. Dušan Svoboda – tieto štyri stanoviská upozorňujú, že v správe o hodnotení sa nespomínajú veľké šelmy Slovenska (vlk obyčajný, medveď hnedý, rys ostrovid, a mimo to aj vydra riečna), ktorých migračné trasy pozdĺž štátnej hranice budú novou rýchlostnou cestou narušené v mieste kríženia rýchlostnej komunikácie s NRBk I. Veľký Javorník – Biele Karpaty. Požadujú prepracovanie technického riešenia a návrh funkčného zpriechodnenia rýchlostnej komunikácie pre chránené šelmy v problémovom úseku.
- Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor ochrany ovzduší – konštatuje, že rozptylová štúdia bola spracovaná len pre oxid uhoľnatý a oxid dusičitý a požaduje spracovať rozptylovú štúdiu aj pre častice PM 10, PM 2,5 a benzén,
- Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor ochrany vod – požaduje rešpektovať ochranu povrchových a podzemných vôd. V prípade, že by navrhovaný zámer mohol mať vplyv na česko-slovenské hraničné vody, požaduje prejednať zámer so slovenskou stranou podľa Dohody medzi vládou SR a ČR o spolupráci na hraničných vodách.

Šestnásť stanovísk žiada vrátenie dokumentácie na prepracovanie a jej doplnenie.

Päť stanovísk s rovnakým obsahom:

- obec Lačnov,
- Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu,
- pán Vojtech Vlček,
- Tomáš Krajča, Martin Janča
- týchto 5 stanovísk požaduje predložiť multikriteriálnu analýzu uskutočnenú pre oblasť západnej časti Slovenska (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský kraj) a východnú časť Českej republiky (Moravskoslezský, Zlínsky, Jihomoravský a Olomoucký kraj), ktorá by posúdila zmysluplnosť dopravnej tepny R6 – R49,
- doplniť dokumentáciu o posúdenie vplyvu zámeru na územie sústavy NATURA 2000,
- prepracovať kapitolu *Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala* - zverejnenie dát z výskumu dopravnej intenzity pre rok 2005, výhľad pre rok 2010 a uskutočnenie aktuálneho výskumu v roku 2008 alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii,
- prepracovať kapitoly, ktoré hodnotia vplyv zámeru na vegetáciu, živočíchov a prvky ÚSES. Uskutočniť terénny prieskum zameraný na využívanie migračného koridoru Veľký Javorník – Biele Karpaty a koridoru pre plánovanú estakádu v km 19,00-20,00 veľkých cicavcov po dobu minimálne 1 rok včítane dát o výskyte a migrácii veľkých šeliem v tejto oblasti (na českej aj slovenskej strane hranice),
- predložiť výnimky na zásah do biotopov zvlášť chránených živočíchov – vlka obyčajného, rysa ostrovida a medveďa hnedého podľa § 40 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- na základe výsledkov terénneho monitoringu predložiť skutočné opatrenia, ktoré eliminujú migračnú bariéru R6 včítane návrhu na zaistenie územnej ochrany vytypovaných koridorov,
- spracovať posúdenie vplyvov na životné prostredie pre celý úsek Púchov – štátna hranica SR/ČR – Fryštát, pretože R6 má byť cesta medzinárodného charakteru a bez jej pokračovania v ČR (ako R49) nemá jej výstavba v profile R22,5/80 (štvorpruh) zmysel.

Jedenášť stanovísk s rovnakým obsahom:

- Unie pro řeku Moravu, občanské sdružení,
- Občanské sdružení „Zachraňte Zádveřice“,
- Hnutí DUHA, místní skupina Olomouc,
- Severomoravské regionální sdružení, Český svaz ochránců přírody,
- Okresní výbor Českého svazu ochránců přírody,
- ZO ČSOP Kosenka,
- pán Matrin Váňa,
- pani Gabriela Fialová,
- pán Michal Boida,
- pani Leona Machalová,
- pán Libor Praus – týchto 11 stanovísk požaduje
- predložiť multikriteriálnu analýzu uskutočnenú pre oblasť západnej časti Slovenska (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský kraj) a východnú časť Českej republiky (Moravskoslezský, Zlínsky, Jihomoravský a Olomoucký kraj), ktorá by posúdila zmysluplnosť dopravnej tepny R6 – R49,
- doplniť dokumentáciu o posúdenie vplyvu zámeru na územie sústavy NATURA 2000,
- prepracovať kapitolu *Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala* - zverejnenie dát z výskumu dopravnej intenzity pre rok 2005, výhľad pre rok 2010 a uskutočnenie aktuálneho výskumu v roku 2008 alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii,
- prepracovať kapitoly, ktoré hodnotia vplyv zámeru na vegetáciu, živočíchov a prvky ÚSES. Uskutočniť terénny prieskum zameraný na využívanie migračného koridoru Veľký Javorník – Biele Karpaty a koridoru pre plánovanú estakádu v km 19,00-20,00 veľkých cicavcov po dobu minimálne 1 rok včítane dát o výskyte a migrácii veľkých šeliem v tejto oblasti (na českej aj slovenskej strane hranice),
- predložiť výnimky na zásah do biotopov zvlášť chránených živočíchov – vlka obyčajného, rysa ostrovida a medveďa hnedého podľa § 40 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- na základe výsledkov terénneho monitoringu predložiť skutočné opatrenia, ktoré eliminujú migračnú bariéru R6 včítane návrhu na zaistenie územnej ochrany vytipovaných koridorov.

Jedno stanovisko požadujúce prepracovanie niektorých kapitol správy o hodnotení:

**Občanské sdružení Vizovické vrchy** požaduje

- prepracovanie kapitoly *Významné migračné koridory živočíchov*, uskutočniť terénny výskum o využívaní migračného koridoru Javorník – Biele Karpaty minimálne 1 rok a rešerš dát o výskyte veľkých šeliem v tejto oblasti,
- zverejnenie dát z výskumu z roku 2005 a uskutočnenie aktuálneho výskumu z roku 2008, alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii.

### 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

V dňoch 25. 9.2008 a 29.9. – 2.10.2008 sa konalo šesť verejných prerokovaní pre všetky dotknuté obce. Verejné rokovania boli zvolané podľa § 17 zákona NR SR č.127/1994 Z.z. po predchádzajúcom dohovore so zástupcami dotknutých obcí. Začiatok všetkých verejných prerokovaní mal rovnaký program, ako je uvedené podrobne pre obec Dolné Kočkovce.

**Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo v Dolných Kočkovciach, určené aj pre občanov Beluše, dňa 25.9.2008.**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Prerokovanie otvoril pán starosta obce Dolné Kočkovce, privítal prítomných a oznámil, že predmetná správa o hodnotení (SoH) bola občanom sprístupnená, ktorí o tom boli informovaní v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na úradnej tabuli ObÚ od 5.9.2008 do 25.9.2008, oznámenie o konaní prerokovania bolo zverejnené na úradnej tabuli od 11.9.2008 do termínu konania rokovania a vyhlásené v miestnom rozhlase. V Beluši bolo

oznámenie o sprístupnení SoH vyvesené na úradnej tabuli od 5.9.2008 do 25.9.2008 a oznámenie o konaní prerokovania od 16.9.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené obecným rozhlasom.

Zástupkyňa NDS, Ing. Pyszková, uviedla hlavné dôvody prípravy rýchlostnej cesty (RC) R6 a vysvetlila prítomným postup prípravy RC podľa platnej legislatívy. Zrekapitulovala proces prípravy R6 od TŠ z roku 2001, súčasťou ktorej je aj posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 127/1994 Z.z. (proces EIA). Posudzovaný variant vznikol kombináciou dvoch variantov hodnotených v zámere, a to podľa trasy hnedého variantu od začiatku úseku po križovatku Púchov centrum (pri Makyte) – v súčasnosti v prevádzke a ďalej podľa trasy modrého variantu. V roku 2005 bola na túto trasu vyhotovená aktualizovaná TŠ, ktorá zohľadňovala pripomienky k prvému stupňu procesu EIA a tvorí technický podklad pre správu o hodnotení. Ďalej informovala prítomných o možnosti zasielania stanovísk a pripomienok aj jednotlivých občanov na adresu Ministerstva životného prostredia SR do dvoch mesiacov odo dňa doručenia SoH, tzn. do 4.11.2008. Predpokladané termíny realizácie sú 2011 až 2014, v prvej etape v polovičnom profile, ktorý bude podľa dopravných požiadaviek postupne dobudovaný na plný profil, podľa prognózy okolo roku 2030.

Za účelom zaradenia ťahu RC R6 a RC R49 na území ČR do európskej cestnej siete bola v r. 2006 vypracovaná štúdia realizovateľnosti a účelnosti, spoločne zaslaná v 03/2007 na komisiu EÚ, ktorá každých 10 rokov aktualizuje európske dopravné koridory.

#### *Technické údaje:*

- 4 pruhová rýchlostná cesta, kategória cesty 22,5/80,
- dĺžka trasy rýchlostnej cesty R6 predstavuje 23,20 km (celková dĺžka ťahu R6 vrátane vybudovaného úseku od križovatky na D1 Beluša je 25,2 km)
- začiatok posudzovaného úseku je v križovatke Dolné Kočkovce,
- koniec trasy: na štátnej hranici SR/ČR a v ČR je plánované jej pokračovanie ako R49 po Hulín,
- trasa prechádza pomerne zložitým a najmä členitým terénom, terénne depresie prekonáva R6 pomocou mostných objektov, zárezov a násypov, počet mostných objektov je 45 s celkovou dĺžkou 6 081 m,
- v k.ú. Dohňany sa uvažuje s umiestnením pravého odpočívadla (staničenie 10,1 – 10,5 km) s plochou 3 750,0 m<sup>2</sup>, v k.ú. Strelenka s ľavým odpočívadlom (staničenie 22,1 – 22,5 km) s plochou 4 000,0 m<sup>2</sup>, s vybavenosťou ČSPH, motorest, parkoviská pre nákladné a osobné vozidlá, autobusy.
- predpokladaný počet demolácií: v zámere to bolo 24 demolácií, v správe o hodnotení sa minimalizovali na 4 demolácie oproti pôvodnej trase.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s r.o., Mgr. Šembera prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku. Komunikácia sa posudzuje na výhľadový stav, ako štvorpruhová RC. Zdôraznil, že vplyv stavby na životné prostredie v predmetnom území nebude mať závažný vplyv, nakoľko od križovatky Beluša po križovatku pri Makyte dôjde prakticky len k rozšíreniu cesty na 4-pruh smerom k Váhu. Uviedol, že účelom prerokovania je prediskutovanie a sumarizácia pripomienok občanov, ktoré budú podľa možnosti riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, v dokumentácii pre územné rozhodnutie, dokumentácii pre stavebné povolenie (DÚR, DSP). Počas zhotovenia týchto technických projektov sa bude konať viacero pracovných rokovaní za účasti orgánov št. správy a samosprávy, dotknutých správcov inžinierskych sietí, železníc, vodných tokov, poľnohospodárskych podnikov a ďalších firiem v území. Občania budú informovaní cestou svojich volených zástupcov.

#### *Diskusia*

*pán Regina, starosta obce D. Kočkovce*

Prečítal pripomienku obce, ktorá bola vznesená na pracovnom rokovaní v MATADOR business center, na ktorej ďalej trvajú tzn. vybudovať podchod (pre peších a malú poľnohospodársku mechanizáciu popod RC R6, nakoľko množstvo ľudí nebezpečne prechádza cez komunikáciu). Podporuje to tvrdením, že ŽSR v rámci modernizácie vybudujú podchod popod žel. dráhu a občania ešte viac pocítia obmedzenie pri prístupe na pozemky medzi kanálom a RC.



*odpoveď, Ing. Pyszková*

Výstavba nového podjazdu popod jestvujúcu cestu je problematická vzhľadom na výškové vedenie už vybudovanej komunikácie, nedostatočný priestor medzi R6 a kanálom Váhu na vybudovanie podjazdu, vysokú hladinu podzemnej vody a problémy so zatápaním územia. Prístup na pozemky je zabezpečený podchodom cca 500m smerom k areálu Matadora. Navrhla preveriť alternatívne riešenie – vybudovať novú prístupovú cestu začínajúcu na konci jestvujúcej poľnej cesty a viesť ju súbežne popri R6 a napojiť na podjazd pri Matadore.

*pán Galovič, p. Vardna, starosta Beluše, ostatní prítomní*

Uviedol, že nebude mať kam odtekať voda, už teraz to spôsobuje zatopenia. Existujú len 3 priepusty to je poddimenzované, požaduje problém riešiť.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

V rámci hydrologického prieskumu ako súčasť ďalších stupňov dokumentácie môže byť situácia preverená a navrhnuté konkrétne protipovodňové úpravy.

*pán Proňuk*

Časom sa zvýši počet prejazdov vozidiel, to vyvolá zvýšenú hlučnosť, imisie. Navrhuje protihlukové steny, bariéru zo zelene.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Na stavbu je vypracovaná hluková štúdia, ktorá bude v ďalších stupňoch prípravy detailizovaná, spodrobnejšia a upresnený rozsah protihlukových opatrení. PHS sú navrhnuté aj v katastri D. Kočkoviec. Imisie z cestnej dopravy sa v zásade pohybujú pod prípustnými limitmi, v ostatných rokoch sa vozový park obmieňa ekologickejšími vozidlami. V predmetnom území je komunikácia vedená prevažne ďalej od obytnej zástavby.

*Mgr. Šembera*

Spracovateľ SoH uviedol, na ktorých km sú PHS. Medzi R6 a obcou D. Kočkovce sa plánuje priemyselný park, ktorý výrazne odizoluje komunikáciu od domov.

*pán Urban*

Zaujímal sa, či bude NDS vykupovať celé pozemky, alebo len časti, znehodnotí ich rozdrobením a obmedzeným prístupom.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Prístupy na pozemky sú zabezpečené vybudovaním prístupových ciest. V prípade ak nie je možné užívanie pozemku NDS vykúpi aj plochy mimo telesa RC. Vždy sa bude pristupovať v prípade nutnosti k individuálnym rokovaniam s vlastníkami.

*pán Vadrna, starosta obce Beluša*

Požaduje dobudovať 4-pruh aj na úsek križovatka na D1 Beluša – D. Kočkovce.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Počíta sa v tomto úseku výhľadovo so 4-pruhom.

*pani Hurtová*

Cíti sa okradnutá, v r. 2002 vykúpila od nej NDS pozemky po 12 Sk/m<sup>2</sup> neskôr ich vykupovala po 120 Sk.

Odovzdala list, adresovaný NDS za účelom ďalšieho vybavenia.

*Odpoveď, Ing. Pyszková*

Predpokladá, že to bolo v čase, keď sa menila legislatíva upravujúca oceňovanie pozemkov. Je to agenda oddelenia majetkoprávneho vysporiadania. (List bol Ing. Kmeťovou odovzdaný do podateľne NDS.)

*pán Faktor (bývalý predseda urbariátu D. Kočkovce)*

Majetkoprávne vysporiadanie nie je dotiahnuté do konca, na niektoré parcely síce prišli zmluvy o budúcich zmluvách, ale riadne zmluvy do dnešného dňa neboli doručené.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Je to otázka týkajúca sa už prevádzkovaného úseku. Je potrebné opätovne sa obrátiť na odd. majetkoprávne.

*ďalšie pripomienky*

Viacerí občania požadovali vybudovanie podchodu pod R6, z dôvodu bližšieho prístupu ku kanálu, aj v súvislosti s výstavbou športového areálu.

### *Odpoveď*

Sú to obdobné pripomienky s požiadavkou obce, odpoveď už bola uvedená na začiatku diskusie.

*Stanovisko obcí:* súhlasia so znením záznamu.

### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo vo Vieske – Bezdedov, m.č. Púchov dňa 29.9.2008.**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Prerokovanie otvorila pani architektka Šicová z Mestského úradu Púchov, privítala prítomných a oznámila, že „správa a hodnotenie“ (SoH) aj pozvánka na dnešné prerokovanie boli občanom sprístupnené v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na informačnej tabuli od 11.09.2008 do 29.09.2008.

Zástupkyňa NDS, Ing. Pyszková uviedla hlavné dôvody prípravy RC R6 a vysvetlila prítomným postup prípravy RC podľa platnej legislatívy.

-trasa prechádza pomerne zložitým a najmä členitým terénom, terénne depresie prekonáva R6 pomocou mostných objektov, zárezov a násypov, počet mostných objektov je 45 s celkovou dĺžkou 6 081 m,

-v k.ú. Dohňany sa uvažuje s umiestnením pravého odpočívadla (staničenie 10,1 – 10,5 km) s plochou 3 750,0 m<sup>2</sup>, v k.ú. Strelenka s ľavým odpočívadlom (staničenie 22,1 – 22,5 km) s plochou 4 000,0 m<sup>2</sup>,

-predpokladaný počet demolácií: v zámere to bolo 24 demolácií, v správe o hodnotení sa minimalizovali na 4 demolácie oproti pôvodnej trase v zámere.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s.r.o., Mgr. Šembera podrobne prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku. Prítomným na projekcii znázornil priebeh trasy, ktorá v dotknutom území prebieha väčšinou cez TTP a poľnohospodársky využívanú pôdu. V tejto obci bude komunikácia v dotyku 3 budov, preto bude potrebné vykúpenie pozemkov. Uviedol, že účelom prerokovania je prediskutovanie a sumarizácia pripomienok občanov, ktoré budú podľa možnosti riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, dokumentácie pre územné rozhodnutie, dokumentácie pre stavebné povolenie.

### *Diskusia*

#### *Pani Macháčová*

Na 6.km navrhovanej trasy má vo vlastníctve parc. 646 a 644/2 k.ú. (za pumpou OMV).

Čo je možné urobiť so zvyšnými pozemkami z parcely, ak sa pre potreby stavby vykúpi len časť parcely a zostávajúca časť nebude využiteľná. Čo bude umožnené budovať na zvyškových pozemkoch, aké siete budú umožnené, čo bude s el. stožiarom stojacim na parcele 646, aké budú prístupové komunikácie a kedy sa začne s vykupovaním pozemkov a so stavaním.

#### *Odpoveď, Ing. Pyszková*

Vysvetlila, že toto je problematika ďalšieho stupňa dokumentácie, kde bude upresnená trasa, identifikované č. parciel a vlastníci a bude sa riešiť majetkoprávne vysporiadanie, taktiež zdôraznila, že výkup pozemkov bude prebiehať v trhových cenách a pozemok sa bude vykupovať v cenách ako stavebný pozemok, všetko na podklade súdnoznaleckých posudkov. Začatie výstavby sa predpokladá cca v r. 2011 (12), výkupy asi 1 rok pred začatím výstavby. Jestvujúce vedenia inžinierskych a elektrických sietí budú riešené preložkami. Nevyužiteľné časti pozemkov sa riešia individuálne, je možné aj ich výkup zo strany NDS.

#### *Marián Brun*

Jeho rodine patria tri domy, ktoré budú pravdepodobne demolované pri výstavbe R6. Na chalupu si zobral úver, ktorý teraz bude musieť splácať. Zaujímá ho akým spôsobom bude vyvlastňovanie. Navrhol preskúmať oblasť „Zlatá hora“ odsun cca 300 m, odkloniť trasu poza areál mäso priemyslu, k čomu sa priklonilo niekoľko zúčastnených občanov.

#### *Odpoveď, Ing. Pyszková*

V prípade nutnej demolácie rodinného domu sme povinní zabezpečiť náhradné bývanie, pričom sa spolupracuje aj s obcou, príp. realitnými kancelárkami. Jednou z možností je aj kúpa, resp. výstavba nového domu primeranej ceny. Všetky náhrady budú riešené podľa

legislatívy platnej v čase uzatvárania kúpnych zmlúv medzi NDS a majiteľmi nehnuteľností (cca o 2 – 4 roky).

Taktiež vysvetlila situáciu nestabilného horninového prostredia v danom území – podrobne na geologickej mape (súčasť správy EIA). Taktiež uistila zúčastnených občanov, že modifikovaná trasa bola navrhnutá tak, aby pri jej návrhu bolo čo najmenej demolácií domov v obciach. V ďalšom stupni je možné preveriť realnosť navrhnutého posunu trasy.

#### *Viacerí zúčastnení*

Viacerí prítomní občania navrhovali viesť trasu južnými svahmi obce.

#### *Odpoveď, Ing. Pyszková*

Táto trasa bola vylúčená na základe zámeru a pripomienok k nemu. Teraz sa hodnotí trasa, ktorá bola určená podľa zákona č. 127/1994 Z.z (v určenom „rozsahu hodnotenia“ MŽP) a aktualizovaná v Technickej štúdii z r. 2005. V nej boli v maximálnej miere rešpektované požiadavky obcí a občanov.

*Stanovisko Mestského úradu Púchov* : súhlasia so znením záznamu.

### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo v Dohňanoch, dňa 30. 9.2008.**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Verejné prerokovanie bolo zvolané podľa zákona NR SR č.127/1994 Z.z. v spolupráci s Obecným úradom Dohňany.

Prerokovanie otvorila pani Ing. Čelková, pracovníčka ObÚ Dohňany. Oznamila, že predmetná správa o hodnotení (SoH) bola občanom sprístupnená, ktorí o tom boli informovaní v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na internetovej stránke [www.dohnany.sk](http://www.dohnany.sk), na úradnej tabuli ObÚ od 11.9.2008 do 30.9.2008, oznámenie o konaní prerokovania bolo zverejnené na internetovej stránke a na úradnej tabuli od 11.9.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené v miestnom rozhlase.

Zástupkyňa NDS, Ing. Pyszková, uviedla hlavné dôvody prípravy rýchlostnej cesty (RC) R6 a vysvetlila prítomným postup prípravy RC podľa platnej legislatívy.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s r.o., Mgr. Modrík podrobne prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku.

#### *Diskusia*

##### *pán Rulák*

Tvrdí, že viac ľudí súhlasí s pôvodnou trasou (modrou), nie s jej modifikáciou, pretože sa približuje k zástavbe a je vedená v násype. Spísali petíciu s touto požiadavkou.

*pán Cibik* a tiež viacerí prítomní sa stotožňujú s predchádzajúcou pripomienkou. Požadujú vyrovnať oblúk od km 8,5 – 9,5 podľa trasy pôvodného variantu.

##### *pán Rexa*

Konštatuje, že síce odklon pôvodnej trasy na km 8 – 8,5 zachránil pred demoláciou dva domy, ale priblížil sa k domom nad RC.

#### *odpoveď, Ing. Pyszková*

Vysvetlila, že celé trasovanie bolo technicky podrobne preštudované aktualizovanou technickou štúdiou v roku 2005 za účelom maximálneho možného odklonu od zástavby obce a vyhnutia sa demoláciám domov. Zdôraznila, že vedenie trasy musí rešpektovať príslušne STN – výškové a smerové vedenie, jestvujúcu zástavbu a náročné geologické pomery v tomto území. Zmena trasy môže vyvolať posun v naväzujúcich úsekoch (pred aj za), ktorý môže mať negatívne následky. Po ukončení tohto posudzovania a vydaní záverečného stanoviska nasleduje vypracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie, v rámci ktorého prebehne podrobné zameranie územia v šírke 300 m, podrobný inžiniersko-geologický prieskum, na základe výstupov aj z týchto činností môže dôjsť k prevereniu uvedenej požiadavky na odklon v km 8,5 – 9,5.

##### *pán Kolár*

Pýta sa, či budú nové prerokovania, ak sa bude posúvať trasa.

Ako je vyriešený prístup na pozemky, ktorý je momentálne zabezpečený poľnými cestami nezapísanými v katastri nehnuteľností, a kto vykúpi nevyužitú pozemky mimo cesty?

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Technické preverenie vznesených pripomienok sa uskutoční v rámci vypracovania DÚR, prebehnú viaceré pracovné rokovania s obcou, orgánmi štátnej správy a dotknutými firmami. Za účelom zapracovania reálnych požiadaviek. Občania budú informovaní cestou s svojich volených zástupcov. Vysvetlila, že NDS zachová prístup na pozemky tak aby bolo možné ich užívanie, aj napr. vybudovaním preložiek poľných ciest. V prípade, ak vzniknú nevyužiteľné pozemky, NDS ich vykúpi, resp. nám to nariadi príslušný úrad v rozhodnutí o vyňatí z PPF. Výkupy zabraných nehnuteľností sú realizované v cenách podľa znaleckých posudkov, zohľadňujúcich tržné ceny stavebných pozemkov, v prípade porastov v cene pozemku sú zahrnuté aj ich hodnoty.

*pán Mušák*

Jeho pripomienka na odklon od zástavby sa vyhovelo, avšak obáva sa hluku z odpočívadla, napr. počas štartovania nákladných vozidiel, žiada dlhšiu PHS aj pri odpočívadle.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

V ďalších stupňoch prípravy budú vypracované podrobné hlukové štúdie, ktoré uvedeny problém preveria, a v prípade prekročených limitov budú navrhnuté PHO.

*pán Valášek*

Počas výstavby, bude zvýšený pohyb stavebných strojov, obáva sa obťažovania obyvateľov.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Organizáciu výstavby bude upravovať plán organizácie výstavby, bude dohodnutý s obcou, tá stanoví podmienky pre dodávateľa stavby, napr. ktoré komunikácie môžu – nemôžu byť používané, ich spevnenie, čistenie, akých časoch atď.

*pán Čvirik*

Vyjadril spokojnosť s odklonom od zástavby v modifikovanej trase.

*Stanovisko obce: súhlasí so znením záznamu.*

### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo v Streženiciach, dňa 30.9.2008, určené aj pre občanov Lednických Rovní**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Rokovanie otvoril pán starosta obce Streženice, privítal prítomných a oznámil, že predmetná správa o hodnotení (SoH) bola občanom sprístupnená, ktorí o tom boli informovaní v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na úradnej tabuli ObÚ od 11.9.2008 do 30.9.2008, oznámenie o konaní prerokovania bolo zverejnené na úradnej tabuli od 11.9.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené v miestnom rozhlase.

V Lednických Rovniach bolo oznámenie o sprístupnení SoH vyvesené na úradnej tabuli od 4.9.2008 do 30.9.2008 a oznámenie o konaní prerokovaní od 22.9.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené obecným rozhlasom.

Zástupkyňa NDS, Ing. Pyszková, uviedla hlavné dôvody prípravy rýchlostnej cesty (RC) R6 a vysvetlila prítomným postup prípravy RC podľa platnej legislatívy.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s.r.o., Mgr. Modrík prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku.

*Diskusia*

*pán Kováčik, starosta obce Streženice*

Obec súhlasí s trasovaním RC R6, spolu s ostatnými konštatoval racionálne vedenie po ľavej strane Váhu na rozdiel od ostatných variantov hodnotených v zámere z r. 2004. Navrhovaná komunikácia zasahuje do okraja katastrálneho územia v dĺžke len cca 500m, z tohto dôvodu je v obci malý záujem o prípravu RC. Obec podporuje urýchlené začatie výstavby.

*pani Kürtiová, obec Lednické Rovne*

Obec súhlasí s navrhovaným vedením, samotná trasa je mimo k.ú. obce. Naďalej požadujú prepojenie ciest II/507 a I/49 mostom cez Váh, požiadavku podporila tvrdením o rozvoji priemyselných podnikov v obci, už teraz s nevyhovujúcim dopravným napojením. Upozornila na výstavbu rozšírenia jestvujúcej skládky, ktorá môže mierne zasahovať do spomínaného prepojenia. Obec požaduje výstavbu RC R6 čo najskôr.

*Odpoveď, Ing. Pyszková*

Prepojenie ciest II/507 a I/49 je súčasťou hodnotenia RC R6. V prípade kolízie prepojenia so skládkou v ďalších stupňoch prípravy dôjde k upresneniu polohy prepojenia.

*Stanovisko obcí:* súhlasia so znením záznamu.

### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo v Mestečku, určené aj pre občanov Záriečia, dňa 1.10.2008.**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Prerokovanie otvoril pán starosta obce Mestečko, privítal prítomných a oznámil, že predmetná správa o hodnotení (SoH) bola občanom sprístupnená, ktorí o tom boli informovaní v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na úradnej tabuli ObÚ od 4. 9. 2008 do 1.10.2008, oznámenie o konaní prerokovania bolo zverejnené na úradnej tabuli od 11. 9. 2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené v miestnom rozhlase. V Zárieči bolo oznámenie o sprístupnení SoH vyvesené na úradnej tabuli od 10.09.2008 do 1.10.2008 a oznámenie o konaní prerokovaní od 22.9.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené obecným rozhlasom.

Zástupca NDS, Ing. Samec, uviedol hlavné dôvody prípravy rýchlostnej cesty (RC) R6 a vysvetlil prítomným postup prípravy RC podľa platnej legislatívy.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s.r.o., Mgr. Modrík podrobne prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku.

*Diskusia*

*pán Kollár, starosta obce Záriečie*

Prečítal petíciu občanov obce Záriečie, ktorí by trasou boli dotknutí. Navrhujú zrušenie križovatky Lúky, príp. len jej posun, nakoľko križovatka Mestečko je vzdialená len cca. 4,5 km. Považujú to za zbytočne hustú sieť križovatiek a zvyšovanie nákladov. Požadujú maximálny odklon od obce od cca km 12,5 až po kataster Lúk a to zachovaním výšku nivelety od km 12,5 až po koniec k.ú. Taktiež žiadajú, aby boli mosty nahradené násypmi, v čo najväčšej miere využiť vykopaný objem zemin na násypy a skrátenie konštrukcie mosta, prípadne jej bočné prekrytie s výsadbou zelene. Vedenie cesty v blízkosti obce zaberie územie plánované pre bytovú výstavbu a zhorší životné prostredie. Zbytočné schádzanie z dosiahnutej nadmorskej výšky v km 12,5 po križovatku v km 14,5 a potom opätovné stúpanie zaťažuje životné prostredie a zvýši náklady na výstavbu i údržbu. Starosta obce navrhol vykonať obhliadku navrhovaného terénu v celej trase v katastrálnom území obce až po navrhovanú križovatku na km 16,5 v Lúkach. Umiestnenie križovatky na km 16,5 v Lúkach považujú za najvýhodnejšie pre občanov ako i ekonomicky menej nákladné. Menované požiadavky žiadali preveriť viacerí prítomní, pán Boško a ďalší občania navrhujú preveriť posun križovatky do priestoru pri farme v Lúkach, jej poloha by bola výhodnejšia, aj pre napojenie blízkej Lazovskej doliny s rekreačným využitím.

*odpoveď, Ing. Samec*

Umiestnenie križovatiek v tomto území je vzhľadom na obmedzený priestor značne náročné, tiež musí umožniť etapovitú výstavbu a uvádzania jednotlivých úsekov do prevádzky. V prípade, ak by sa križovatka Lúky vylúčila najbližšia križovatka by bola viac ako 10 km. Možnosť jej posunutia k farme v Lúkach môže byť technicky preverená, ale predtým bude prediskutovaná s obcou Lúky. Upozornil, že terén pri farme je značne náročný aj vzdialenosť od cesty I/49 je nevýhodná, takmer všetky vetvy križovatky ako aj prepojenie R6 a I/49 (privádzač), by museli byť riešené na mostoch. Pričom ich normové sklony, by zrejme boli na hranici normových možností. Vysvetlil, že celé trasovanie bolo technicky podrobne preštudované aktualizovanou technickou štúdiou v roku 2005 za účelom maximálneho možného odklonu od zástavby obcí. Zdôraznil, že vedenie trasy musí rešpektovať príslušné STN – výškové a smerové vedenie, jestvujúcu zástavbu a náročné geologické pomery v tomto území. Požadovaný odklon trasy, a teda vedenie od km 12,5 po vrstevnici prakticky znamená umiestnenie RC do veľmi hornatého územia, priamo do zosuvných území (dokazuje geologická mapa), v ktorom jej výstavba by bola extrémne technicky náročná až nereálna. Taktiež by sa vyvolal enormný nárast dĺžky mostných objektov, zárezov a násypov a tým markantné navýšenie nákladov. Zopakoval, že navrhovaná trasa bola z hľadiska

zásahu do ŽP, technického, dopravného a ekonomického technickou štúdiou z r. 2005 optimalizovaná. Celá trasa bude preverená na základe zamerania terénu a najmä výsledkov geologického prieskumu. V celom území prevažuje nestabilné horninové prostredie, v ktorom vhodnejším riešením sú mosty. Samozrejme, že tam, kde výkopy alebo násypy (príťaženie) nespôsobia ďalšie porušenie podložia stavby, nebude potrebné budovať mosty, v prípade ak to vôbec výškové vedenie umožní. Po ukončení tohto posudzovania a vydaní záverečného stanoviska nasleduje vypracovanie dokumentácie pre územné rozhodnutie, v rámci ktorého prebehne podrobné zameranie územia v šírke 300 m, podrobný inžiniersko-geologický prieskum, na základe výstupov aj z týchto činností môže dôjsť k zapracovaniu vznesených pripomienok, ktoré budú reálne.

*pán Mišún (občan Mestečka) a tiež ostatní občania*

Zaujímal ich riešenie prístupových ciest na pozemky, navrhuje napojiť rekreačnú oblasť Lazovská dolina na navrhovanú rýchlostnú cestu z priestoru pri farme v Lúkach.

*odpoveď, Ing. Samec*

Vysvetlil, že NDS zabezpečí prístup na pozemky aj vybudovaním preložiek poľných ciest. Na situácii boli podľa otázok občanov ukázane niektoré riešenia prístupov, s ktorými boli spokojní. Kratšie napojenie Lazoveckej doliny by bolo možné požadovaným posunom križovatky Lúky, to však musí byť technicky preverené.

*Milan Juršták (občan Záriečia)*

Zaujímal ho emisná situácia po uvedení RC do prevádzky.

*odpoveď, Ing. Samec*

Zo skúsenosti je zrejme, že emisná situácia je priaznivejšia po realizácii RC, ako počas prevádzky jestvujúcej cesty I/49, po ktorej doprava nie je plynulá. Je to odborné preukázateľné, konštatuje to aj SoH, výsledky rozptylovej štúdie. V dnešnej dobe emisie vo výfukových plynov terajších vozidiel sú podstatne nižšie ako v minulosti, nové vozidlá spĺňajú normy EURO. Celkové emisie sa znižujú aj napriek nárastu počtu vozidiel.

*Mgr. Modrík*

Konštatoval, že po uvedení do prevádzky RC budú emisné hodnoty v rámci platných limitov, ku krátkodobému zvýšeniu môže dôjsť počas výstavby a je možné ho eliminovať vhodnými organizačnými opatreniami počas výstavby po dohode s obcou.

*pani Pecková (občianka Záriečia)*

V blízkosti jej domu a pozemkov prechádza RC, obáva sa narušenia kvality bývania. Celá jej rodina býva v tomto priestore. Zaujímal sa o postup pri výkupe pozemkom.

*odpoveď, Ing. Samec*

Pripomienka pani Peckovej k zámeru bola riešená podstatným odklonom od zástavby, cca. 300m až do kopcovitého terénu, z toho je zrejme snaha projektanta uspokojiť realizovateľné požiadavky. Výkopy zabraných nehnuteľností prebiehajú v cenách podľa znaleckých posudkov, zohľadňujúcich trhové ceny stavebných pozemkov, v prípade porastov v cene pozemku sú zahrnuté aj ich hodnoty. Na úseku budú navrhnuté protihlukové opatrenia, v záujme dodržania maximálnych prípustných hodnôt hluku, aj v blízkosti jej domu bude PHS.

*pani Ofúkaná (občianka Mestečka)*

Zaujímal ju vzdialenosť RC od jestvujúceho vodojemu (majetok Považskej vodárenskej spoločnosti).

*odpoveď, Ing. Samec*

Podľa slov prítomných je v obci naplánovaná výstavba verejného vodovodu a okrem toho je vodojem nefunkčný. Čo sa týka vodných zdrojov, ktoré budú dotknuté výstavbou R6, NDS musí zabezpečiť adekvátnu náhradu napr. výstavbu náhradných vodných zdrojov, po dohode s ich vlastníkmi, resp. iné reálne riešenie. Konkrétne budú navrhnuté v ďalších stupňoch technickej dokumentácie.

*pán Ježovica (občan Záriečia)*

Dom má v tesnej blízkosti navrhovaného mosta, chce vedieť výšku mosta a čo sa bude robiť s hlukom vzniknutým na tomto úseku z dopravy. Bojí sa, že ak bude chcieť potom predať rodinný dom, tak ho predá pod cenu.

*odpoveď Ing. Samec*

Na moste sú navrhnuté PHS, paradoxne dom sa dostáva do hlukového tieňa vzhľadom na malú vzdialenosť. Výška mostu je asi 25 – 30m, avšak celá trasa bude upresnená v ďalších stupňoch prípravy, tým môže dôjsť k zmene polohy a rozmerov mostného objektu, nie však zásadnej. Vo všeobecnosti je známe, že rozvinutá dopravná sieť zvyšuje ceny nehnuteľností v danom regióne, to môže kompenzovať prípadné znehodnotenie niektorých nehnuteľností v blízkosti R6.

*Stanovisko obcí:* súhlasia so znením záznamu.

### **Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, ktoré sa konalo v Lysej pod Makytou, určené aj pre občanov Lúky, dňa 2.10.2008:**

Prítomní : podľa prezenčnej listiny (v archíve MŽP SR)

Prerokovanie otvoril pán starosta obce Lúky, privítal prítomných a oznámil, že správa o hodnotení bola občanom sprístupnená, ktorí o tom boli informovaní v obci obvyklým spôsobom, a to oznámením na úradnej tabuli ObÚ od 4.9.2008 do 2.10.2008, oznámenie o konaní prerokovania bolo zverejnené na úradnej tabuli od 10.09.2008 do termínu konania prerokovania a vyhlásené v miestnom rozhlase. V Lysej pod Makytou bolo oznámenie o sprístupnení SoH vyvesené na úradnej tabuli od 5. 9. 2008 do 2.10.2008 a oznámenie o konaní prerokovania od 22.9.2008 do 2.10.2008 a vyhlásené obecným rozhlasom.

Zástupkyňa NDS, Ing. Pyszková, uviedla hlavné dôvody prípravy rýchlostnej cesty R6 a vysvetlila prítomným postup prípravy podľa platnej legislatívy.

Spracovateľ SoH, EKOJET spol. s.r.o., Mgr. Modrík podrobne prezentoval technicko-environmentálne riešenie celého úseku.

#### *Diskusia*

*pán Hrebík, starosta obce Lúky, s požiadavkou je stotožnená väčšina prítomných*

Navrhujú prehodnotiť opodstatnenosť dvoch križovatiek Lúky v km 14,5 a Strelenka v km 21,5. Sieť križovatiek považujú za zbytočne hustú. Križovatka Strelenka bude nevyužitá nakoľko bude umiestnená v území s malou hustotou zástavby, cca 1,5 km od hranice s ČR a pre veľkú väčšinu užívateľov RC bude zbytočná, nakoľko smerom na Púchov je v blízkosti ďalšia križovatka Lúky. Z uvedených dôvodov navrhujú križovatku Lúky do priestoru pri farme do km 16,5 a tiež križovatku Strelenka zrušiť, nakoľko by bola vzdialená len cca 5km od predchádzajúcej križovatky.

*pán Slováček*

Požiadavku na posun križovatky Lúky podporuje, nesúhlasí so zriadením okružnej križovatky na ceste I/49, nakoľko je v tesnej blízkosti jeho domu.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Pri návrhu križovatiek sa vychádzalo z STN, možnostiach lokalizovania v danom území. Požiadavka na presun križovatky Lúky do priestoru pri farme je totožná s požiadavkou obce Záriečie. Uvedený návrh môže byť technicky, dopravne a environmentálne preverený v ďalších stupňoch prípravy komunikácie, v rámci vypracovania DÚR, kedy bude zameraný koridor R6 v šírke cca 300m a realizovaný podrobný inžiniersko-geologický prieskum. Ak sa preukáže realizovateľnosť môže sa požiadavke vyhovieť. Upozornila, že terén pri farme je značne náročný aj vzdialenosť od cesty I/49 je nevýhodná, takmer všetky vetvy križovatky ako aj prepojenie R6 a I/49 (privádzač), by museli byť riešené na mostoch. Pričom ich normové sklony, by zrejme boli na hranici normových možností. Bolo by to náročné technicky, ekonomicky, z hľadiska prevádzky a bezpečnosti (námrazy).

*pani Húževková*

Obáva sa emisií, keďže RC je v doline.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Zo skúsenosti je zjavné, že imisná situácia je priaznivejšia po realizácii RC, ako počas prevádzky jestvujúcej cesty I/49, po ktorej doprava nie je plynulá. Je to odborné preukázateľné, konštatuje to aj SoH, výsledky rozptylovej štúdie. V dnešnej dobe emisie vo výfukových plynov terajších vozidiel sú podstatne nižšie ako v minulosti, nové vozidlá spĺňajú normy EURO. Celkové emisie sa znižujú aj napriek nárastu počtu vozidiel.

*Mgr. Modrík*

Konštatoval, že po uvedení do prevádzky RC budú imisné hodnoty v rámci platných limitov, ku krátkodobému zvýšeniu môže dôjsť počas výstavby a je možné ho eliminovať vhodnými organizačnými opatreniami počas výstavby po dohode s obcou.

*pán Jursík, niekoľkí ďalší prítomní sa pripojili k požiadavke*

Konštatoval, že predložená trasa rýchlostnej cesty v km cca. 16 priamo zasahuje 5 prameňov a 3 podzemné zásobníky pitnej vody, ktoré sú využívané rodinnými domami rodín: Štefániková, Luliaková, Trnková, Bednarikova, Jursiková, Janíčková, Barboráková, Bednárik Vladimír, Krečmerová, Špaňová a Novosadová. Vodovod bol vybudovaný svojpomocne na pozemku jedného z podielnikov. Vzhľadom na uvedené požadujú v prípade, že R6 zasiahne uvedenú lokalitu vybudovať náhradný samospádový zdroj pitnej vody nezávislý od elektrickej energie.

*Odpoveď, Ing. Pyszková*

Čo sa týka vodných zdrojov, ktoré budú dotknuté výstavbou R6, NDS musí zabezpečiť adekvátnu náhradu napr. výstavbu náhradných vodných zdrojov, po dohode s ich vlastníkmi, resp. iné reálne riešenie. Konkrétne budú navrhnuté v ďalších stupňoch technickej dokumentácie.

*pán Čvirík s manželkou*

Ich rodinný dom ( v km cca. 14.75) ako jediný v obci je v trase R6 aj podľa pôvodného variantu aj podľa modifikovaného a teda určený na asanáciu. Dom bol kolaudovaný v r. 2003 s demoláciou nesúhlasia a žiadajú odklon trasy. V prípade, ak bude nutná demolácia požadujú výstavbu nového adekvátneho domu. Ďalej sa zaujímali na postup pri výkupe nehnuteľností.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Vysvetlila, že celé trasovanie bolo technicky podrobne preštudované aktualizovanou technickou štúdiou v roku 2005 za účelom maximálneho možného odklonu od zástavby obcí a minimalizácii demolácií. Žiaľ, v každom prípade sa vyhnúť nepodarí. Požadovaný odklon trasy nie je reálny (bolo preverené aktualizovanou TŠ), keďže vedenie trasy musí rešpektovať príslušne STN – výškové a smerové vedenie, náročné geologické pomery, charakter zástavby v tomto území. Výkupy zabraných nehnuteľností prebiehajú v cenách podľa znaleckých posudkov, ktoré spolu s ďalšími náležitostiami zabezpečí NDS, zohľadňujúcich trhové ceny stavebných pozemkov, v prípade porastov v cene pozemku sú zahrnuté aj ich hodnoty. Vždy sa uprednostňuje dohoda pred vyvlastnením a pristupuje sa k individuálnym rokovaniam. V prípade nutnej asanácie rodinných domov sme povinní zabezpečiť náhradné bývanie, pričom sa spolupracuje aj s obcou, príp. s realitnými kancelárkami. Jednou z možností je aj kúpa, resp. výstavba nového domu, v primeranej cene. Všetky náhrady budú riešené podľa legislatívy platnej v čase uzatvárania kúpnych zmlúv medzi NDS a majiteľmi nehnuteľností.

*pán Gábik, starosta obce Lysá pod Makytou, tiež ďalší prítomní*

Zaujímal sa o prístupy na pozemky, či budú zachované všetky prístupy. Zo strany občanov našej obce bola na verejnom prerokovaní prednesená požiadavka občanov z časti obce Mrníkovce – p. Jozefa Mrníka, Ladislava Mrníka, Štefana Mrníka, Aleny Weberovej, Márie Vaškovej. Títo občania žiadajú posunutie trasy R6 v 18. kilometri rýchlostnej cesty smerom vyššie, ďalej od obydli.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

Vysvetlila, že NDS zabezpečí prístup na pozemky aj vybudovaním preložiek poľných ciest. Na situácii boli podľa otázok občanov identifikované niektoré riešenia prístupov. Požiadavka na odklon smerom vyššie od obydli bola v modifikovanej trase v aktualizovanej TŠ zohľadnená, to je zrejme zo smerového vedenia komunikácie. Ďalší odklon je technický nereálny, a tiež by sa opäť posunul k zástavbe vyššie.

*pán Vašek*

V trase má záhradnú chatku a zaujímal sa o postup pri výkupoch nehnuteľností. Viacerí občania mali obdobné otázky.

*Odpoveď*

Postup výkupov bol vysvetlený, obdobne ako pánovi Čviríkovi.



*pán Panáček*

Zaujímal sa o využívanie miestnych komunikácií vozidlami stavby.

*Odpoveď, Ing. Pyszková*

Organizáciu výstavby bude upravovať plán organizácie výstavby, bude dohodnutý s obcou, tá stanoví podmienky pre dodávateľa stavby, napr. ktoré komunikácie môžu – nemôžu byť používané, ich spevnenie, čistenie, akých časoch atď.

*pán Pavlis*

Privítal by, keby trasa bola na web stránke NDS.

*odpoveď, Ing. Pyszková*

NDS pripravuje desiatky úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, navyiac v rôznych stupňoch prípravy, ktorých projektová dokumentácia sa neustále upresňuje, takéto množstvo informácie je náročné na aktualizáciu. Web stránka sa venuje, okrem iného, podrobne úsekom, ktoré sú vo výstavbe.

*Stanovisko obcí:* súhlasia so znením záznamu.

#### **4. Ostatné záväzné stanoviská, pripomienky a odborné posudky**

Odborný posudok vypracovala podľa § 19 ods. 4 a 5 zákona Ing. Miroslava Brogányiová dňa 19.12.2008, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba pod číslom 322/2002 – OPV.

Posudok bol vypracovaný na základe správy o hodnotení, vlastných zisťovaní, obhliadky miesta realizácie činnosti a s prihliadnutím na doručené stanoviská a záznamy z verejných prerokovaní. Správa o hodnotení bola doplnená hlukovou a rozptylovou štúdiou. Okrem stanovísk a pripomienok, ktoré sú zaznamenané v kapitole III. 2., 3. záverečného stanoviska, nie sú známe iné pripomienky k navrhovanej činnosti.

Z priebehu posudzovania vyplynulo, že v porovnaní s nultým variantom predstavuje navrhované riešenie trasy rýchlostnej komunikácie R6 optimálne riešenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie pri zohľadnení navrhovaných opatrení a je z hľadiska celospoločenského úžitku očakávané. V ďalšom procese projektovej prípravy bude potrebné doriešiť nejasnosti a otázky, ktoré vyplynuli z priebehu posudzovania. Jedná sa najmä o preverenie reálnosti posunu navrhovanej trasy žiadaného niektorými dotknutými občanmi z dôvodu priblíženia (resp. zásahu) k rodinným domom alebo pozemkom, prípadne ochrany lokálnych vodných zdrojov, tiež obavy z hluku a emisií z dopravy. V rámci ďalšieho technického riešenia bude potrebné zohľadniť zosilnenie bariérového vplyvu rýchlostnej cesty na migračné koridory živočíchov a navrhnúť funkčné opatrenia najmä pre v správe o hodnotení opomenuté chránené veľké šelmy pozdĺž štátnej hranice SR/ČR v mieste križovania rýchlostnej cesty s NRBk I. Veľký Javorník – Biele Karpaty.

Autorka posudku sa stotožňuje so závermi správy o hodnotení a odporúča realizovať navrhovanú rýchlostnú cestu s tým, že v ďalšej etape projektovej prípravy je potrebné rozpracovať nejasnosti a zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole V. bod 3. tohto záverečného stanoviska.

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

Podľa došlých stanovísk a verejných prerokovaní navrhovanej činnosti najzávažnejšími problémami sa javia vplyvy na krajinu a prírodné prostredie v dôsledku prieniku nadregionálneho biokoridoru, znehodnotenia biotopov a pôd, obavy z hluku z dopravy a zásahu do pozemkov.

##### **Súčasný stav**

Súčasná cesta I/49 v hodnotenom úseku prechádza priamo cez sídelné útvary a má nevyhovujúci technický stav. Vstupom Slovenskej republiky do EÚ došlo na súčasnej ceste I/49 k zvýšeniu intenzity dopravy, najmä tranzitnej. Tento nárast prináša so sebou negatívne dopady na dotknuté obce, cez ktoré je cesta vedená priesťahom. Doprava na tejto komunikácii je postihnutá zvyšovaním energetických strát vozidiel, časových strát cestujúcich, zvýšenou nehodovosťou, zhoršujúcim stavom znečistenia ovzdušia

z výfukových plynov ako aj neprípustným hlukovým zaťažením obyvateľstva žijúceho v dotknutých obciach.

### **Navrhovaná činnosť**

#### **Vplyvy na obyvateľstvo**

Vplyvy na obyvateľstvo sú hodnotené na základe emisnej štúdie a hlukovej záťaže z hodnotenej činnosti. Realizácia rýchlostnej cesty R6 trasovanej v prevažnej miere odklonom od zastavaných obytných plôch obcí pozitívne ovplyvní dotknuté obyvateľstvo. Podľa výsledkov štúdií hodnotená činnosť nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva.

Priamym vplyvom hodnotenej činnosti bude vystavených cca 80 % z celkového počtu obyvateľov územného obvodu Púchov.

Výstavba navrhovanej činnosti nebude spôsobovať zmeny v migrácii obyvateľstva, náboženskom alebo národnostnom zložení obyvateľstva. Z hľadiska potreby jej vybudovania sa bude nepriamo zvyšovať ekonomická aktivita obyvateľstva vzhľadom na hospodársky rozvoj regiónu Púchova. Očakávané negatívne vplyvy budú časovo obmedzené a viažu sa najmä na pohodu obyvateľstva počas výstavby. Ich účinok je možné zmierniť nápravnými opatreniami.

V hodnotenom území sa bude technické dielo dotýkať individuálnych a skupinových záujmov ľudí (vlastníctvo pozemkov). Realizáciou navrhovanej upravenej trasy R6 dôjde k asanácii 6 objektov. V k. ú. mesta Púchov – časť Vieska Bezdedov, západne od železničnej trate č. 125 Púchov – Horní Lideč prechádza navrhovaná činnosť v km 6,77, v km 6,81 a v km 6,84 v tesnej blízkosti objektov, ktoré bude potrebné asanovať, ide o 3 domy. V k. ú. obce Lúky, v staničení km 14,87, je vedená trasa navrhovanej R6 v blízkosti 1 domu, ktorý bude potrebné asanovať. Uvedené asanácie bude potrebné realizovať pri budovaní plného profilu R6, tzn. R 22,5/80. Ďalšie objekty určené na zbúranie, ktorých sa navrhovaná stavba bude dotýkať, sa nachádzajú na k. ú. Púchov v km 4,75 (výmenníková stanica) a v km 6,84 (garáž). V ďalšom stupni projektového riešenia stavby, po jej geometrickom zameraní a vytýčení trasy, bude následne upresnený počet objektov dotknutých asanáciou a vykonaný výkup podľa platnej legislatívy.

#### **- zdravotné riziká**

Na základe predpokladanej hladiny hluku spôsobenej prevádzkou navrhovanej činnosti a najmä navrhovaných protihlukových opatrení, dopravného zaťaženia (pri dodržaní navrhovaných opatrení) a imisnej záťaže sa nepredpokladá negatívne ovplyvnenie pohody a kvality života súčasného aj budúceho obyvateľstva hodnoteného územia. Navrhovaná činnosť (trasovaná obchvatmi obcí) bude pozitívne vplývať na pohodu a kvalitu života v dotknutých obciach, cez ktoré prechádza súčasná cesta I/49, a to z dôvodu odľahčenia jestvujúcej dopravnej záťaže v centrálnych častiach obcí, čo bude mať za následok zníženie hluku, imisnej záťaže a dopravnej nehodovosti v zastavaných obytných častiach sídiel. Zdravotné riziká sa realizáciou navrhovanej činnosti podstatne znížia oproti súčasnému stavu.

#### **- vplyvy na sociálne a ekonomické súvislosti**

Vybudovanie rýchlostnej cesty R6 zabezpečí lepšiu dopravnú prepojenosť a dostupnosť dotknutých sídelných útvarov v územnom obvode Púchov. Navrhovaná činnosť vedená odklonom od obytných zástavieb obcí prispeje k vytvoreniu vhodnejších a bezpečnejších dopravných podmienok pre obyvateľov žijúcich v obciach, ako aj obyvateľov okolitých obcí dochádzajúcich za prácou do Púchova a jeho okolia. Zlepšené dopravné podmienky budú mať vplyv na rozvoj výroby a služieb nielen v Púchovskom regióne, v rámci Trenčianskeho kraja, ale pozitívne sa prejavia aj vo vzťahu so susednou Českou republikou. Navrhovaná činnosť prispeje k odbremeneniu nákladnej tranzitnej dopravy prechádzajúcej cez obce, dôjde k realizácii novej, rýchlejšej a pohodlnejšej dopravnej trasy, ktorá zabezpečí znižovanie časových strát vznikajúcich na súčasnej ceste I/49 v súčasných podmienkach. Vplyv navrhovanej činnosti na sociálne a ekonomické súvislosti je pozitívny.

V prípade asanácie obydľí sa odporúča vypracovať Štúdiu na sociálne vplyvy následkom presídlenia.

#### **- narušenie pohody a kvality života**

Počas realizácie výstavby navrhovanej činnosti môže dochádzať k narušeniu pohody a kvality života obyvateľstva v okolitých obciach. Pôjde najmä o vplyv z polohy stavebných dvorov, zemníkov, obmedzenia miestnej dopravy, ďalej stavebný ruch (hlučnosť) a zvýšenú prašnosť. Doba obmedzenia a negatívnych vplyvov bude limitovaná iba na dobu výstavby navrhovanej činnosti a nebude trvalá.

Počas prevádzky stavba bude spĺňať bezpečnostné a hygienické limity, vplyv stavby je dlhodobý a pozitívny. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo realizácia rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – štátna hranica SR/ČR je hodnotená kladne, a to ako environmentálne prínosná stavba z pohľadu súčasného kolízneho stavu existujúcej cesty I/49. Vizualný faktor pohody je výrazne subjektívnou kategóriou, ktorú väčšina obyvateľstva vníma rôzne.

#### **- prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce**

V priebehu posudzovania navrhovanej činnosti bolo vychádzané z pripomienok obcí, občanov a orgánov štátnej správy a miestnej samosprávy k zámeru „Rýchlostná cesta R6 Púchov – št. hranica SR/ČR“, (EKOJET s. r. o., Bratislava 05/2004), z rozsahu hodnotenia vydaného MŽP SR (č. 2278/04 – 1.6/ml) a osobných konzultácií s dotknutými obcami a ich zastupiteľmi uskutočnenými počas spracovávania správy o hodnotení. Ich pripomienky boli zapracované do správy o hodnotení, pričom zásadný nesúhlas so zámerom stavby nebol vyjadrený. Na základe týchto pripomienok je navrhovaná trasa R6 upravená tak, aby sa vyhla v maximálnej možnej miere zastavaným častiam obcí, najmä v miestach rozptýleného vidieckeho osídlenia.

### **Vplyvy na prírodné prostredie**

#### **-vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery**

Medzi významné vplyvy komunikácie na reliéf patrí narušenie energie reliéfu zárezmi do terénu a násypmi v údoliach a depresiách. V zárezoch a aj pod násypmi tam, kde sa v blízkosti povrchu vyskytujú íly a ílovité hliny, môže dôjsť k narušeniu stability svahov. Plytké zosuny v zárezoch sa môžu prejavovať až po určitom čase po ich vybudovaní. V trase navrhovanej činnosti je zaznamenaný výskyt plošných a bodových zosuvov pôdy. Zosuvné plochy sú viazané na úpätia svahov najmä v povodí miestnych potokov na výbežkoch Kýčerskej pahorkatiny (napr. k. ú. Záriečie, k. ú. Lysá pod Makytou). Pre potencionálne nebezpečie aktivácie geodynamických procesov (zosuvné plochy) pri zakladaní telesa rýchlostnej cesty R6 bude potrebná ich včasná identifikácia a následná eliminácia (napr. odvodnenie zosuvov odvodňovacími vrtmi, kotvenie a klincovanie úsekov zárezov a pod.). Na základe výsledkov podrobného inžiniersko – geologického prieskumu dotknutého územia budú pri zakladaní pilot mostných konštrukcií prijaté stavebno – technické (konštrukčné) a prevádzkové opatrenia, ktoré budú minimalizovať možnosť narušenia horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky hodnotenej činnosti.

#### **- vplyvy na nerastné suroviny**

Trasa navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych vyhradených plošných a líniových ložísk, chránených ložísk nerastných surovín alebo dobývacích priestorov. Výstavbou navrhovanej činnosti nebude dochádzať k otváraniu nových ložísk v hodnotenom území a jeho okolí, ale budú sa využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa. Odporúča sa využívať také existujúce ložiská nerastných surovín, ktoré sú lokalizované mimo územie CHKO Kysuce, resp. CHKO Strážovské vrchy.

#### **- vplyvy na ovzdušie**

Imisná situácia, ktorá nastane v hodnotenom území po realizácii navrhovanej činnosti bola popísaná v spracovanej Rozptylovej štúdii, doc. RNDr. Hesek, CSc., 5/2008, ktorá potvrdila, že celkové hodnoty krátkodobých a priemerných ročných imisných koncentrácií z navrhovanej činnosti sa budú pohybovať pod hodnotami príslušných imisných limitov. V prípade vybudovania navrhovanej činnosti krátkodobé a dlhodobé znečistenie ovzdušia poklesne (najmä koncentrácie CO a NO<sub>2</sub>) v porovnaní s existujúcou I/49 hlavne

v zastavanom území dotknutých obcí, to znamená, že realizácia navrhovanej činnosti vedená odklonom od I/49 hlavne v zastavanom území obcí, to znamená, že realizácia navrhovanej činnosti vedená odklonom od I/49 v úseku Púchov – št. hranica SR/ČR je z hľadiska znečistenia ovzdušia výhodnejšie riešenie v porovnaní s existujúcou cestou I/49 bez investície. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel bude podieľať aj zvýšená prašnosť počas výstavby navrhovanej činnosti, pôjde však o vplyv dočasný s lokálnym pôsobením, ktorého intenzitu je možné eliminovať.

#### **- vplyvy na miestnu klímu**

V dotknutom území bude v dôsledku zastavanej plochy samotného telesa navrhovanej cesty zvýšený výpar vody. Celková klimatická situácia však nebude touto skutočnosťou výraznejšie ovplyvnená, vplyv je lokálneho charakteru.

#### **- vplyvy na hlukovú situáciu v území**

Hlukové pomery v hodnotenom území boli posudzované v Hlukovej štúdii, Baláž V., 05/2008, podľa ktorej budú najvyššie prípustné hodnoty hluku v prostredí naďalej prekračované v zastavaných častiach obcí, cez ktoré prechádza I/49. Tento nepriaznivý vplyv bude eliminovaný odklonom dopravy, najmä tranzitnej, z koridoru cesty I/49 na nový koridor rýchlostnej cesty R6. Realizácia navrhovanej činnosti prispeje k zníženiu nepriaznivých hlukových pomerov v zastavanom území obcí Púchovskej doliny.

Vzhľadom na predpokladané intenzity dopravy v hodnotenom území a vedenia trasy navrhovaného zámeru mimo zastavaných častí sídiel, ako aj po realizácii protihlukových opatrení, budú v blízkosti trasy R6 splnené hygienické limity podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z.

#### **- vplyvy na povrchové vody**

Cez hodnotené územie navrhovanej činnosti neprechádza žiadny vodárenský tok, podľa vyhlášky Min. pôdohospodárstva SR č. 525/2002. Rieka Váh a potok Biela voda sú zaradené do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov. Väčšina menších vodných tokov pritekajúcich do rieky Váh sú často v hodnotenom území a jeho okolí znečisťované antropogénnou činnosťou (poľnohospodárstvo, priemyselné aktivity, splašky z okolitých sídelných útvarov a pod.) V trase navrhovanej činnosti (k. ú. Púchov – mimoúrovňová križovatka, k. ú. Mestečko – mimoúrovňová križovatka, k. ú. Záriečie, k. ú. Lysá pod Makytou) sú plánované preložky a úpravy vodných tokov pretekajúcich cez hodnotené územie v dĺžkach do 150 m. Na základe požiadavky (SVP š. p., Odštepny závod Piešťany, Správa povodia stredného Váhu I. Nimnica) je na potoku Biela Voda v km 4,45 trasy R6 v k. ú. Púchov navrhnutá realizácia havarijného profilu toku v dĺžke 50,0 m. Pri realizácii úprav (preložiek) vodných tokov je potrebné prijať také technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov, aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území (zmena prúdenia), nebol ohrozený režim povrchových vôd, resp. nedošlo k znefunkčneniu toku. Pri premosteniach vodných prekážok (rieka Váh, miestne potoky – Biela voda, Klecenský potok, Dolniacky potok atď.) sú mosty nadimenzované na prevedenie prietoku  $Q_{100}$  s požadovanou rezervou. Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej komunikácie budú vybudovanou cestnou kanalizáciou vyvedené do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov budú prečistené v lapačoch ropných látok (sedimentačné nádrže). Vody z povrchového odtoku z okolitého terénu telesa R6 budú odvádzané priekopami do recipientu. Realizácia navrhovanej činnosti v jej technicko – technologickom prevedení s vykonaním navrhovaných technických opatrení neovplyvní negatívne kvalitu a kvantitu povrchových vôd v hodnotenom území a jeho okolí.

#### **-vplyvy na podzemné vody**

Navrhovaná činnosť je vedená nad úroveň hladiny podzemnej vody. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokrývnej vrstvy, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektoru, ako aj od hĺbky hladiny podzemnej vody. Znečistenie podzemných vôd môže byť do určitej miery spôsobené aj posypovými látkami a havarijnými únikmi. Odpadové vody z povrchového odtoku budú odvádzané vybudovanou cestnou kanalizáciou do najbližších vodných tokov cez odlučovače ropných látok. Na základe navrhovaných technických a technologických

opatrení sa nepredpokladá, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd v okolí dotknutého územia.

#### **- vplyvy na pramene, studne a hydrogeologické vrty**

V trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva. Taktiež sa v dotknutom území navrhovanej činnosti nenachádzajú registrované vodohospodárske pramene ani žiadny zdroj geotermálnej vody. Výskyt zdrojov minerálnych vôd je zaznamenaný v širšom okolí hodnoteného územia (k. ú. Streženice, k. ú. Beluša – lokalita Belušské Slatiny v Podmanínskej pahorkatine). Realizáciou navrhovanej zámeru však môže dôjsť k zásahu do spádových vodovodov, ktoré zásobujú vodou príbahlé rodinné domy z miestnych vodných zdrojov, prípadne k zásahu do lokálnych podzemných zásobníkov pitnej vody. V týchto prípadoch navrhovateľ zabezpečí adekvátnu náhradu. V k. ú. obce Mestečko sa vo vzdialenosti cca 250 m v južnom smere od navrhovaného kruhového objazdu (napojenie na R6, km 10,8) nachádza v k. ú. obce Dohňany hydrologický vrt, ktorý sa využíva pre zásobovanie vodou obce Dohňany. Hydrologický vrt je situovaný cca 40 m SV od existujúcej cesty I/49, ktorá spolu s navrhovaným kruhovým objazdom sa nachádza v PHO 2. stupňa podzemných vôd. Vo vzdialenosti cca 200 m v JV smere od hydrologického vrtu je plánovaný priemyselný park v Dohňanoch.

#### **- vplyvy na minerálne pramene**

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa nenachádzajú zdroje minerálnych a termálnych vôd. Vplyv výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na výskyt minerálnych vôd nebude negatívny.

#### **- vplyvy na PHO**

Trasa navrhovanej činnosti spolu s existujúcimi dopravnými koridormi v hodnotenom území a zastavanými časťami dotknutých obcí v smere od Púchova po št. hranicu s ČR sa nachádza v pásme hygienickej ochrany 2. stupňa podzemných vôd. Na zamedzenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti v PHO 2. stupňa podzemných vôd (posypové materiály v jarnom a zimnom období, prípadné havárie) je navrhnutá cestná kanalizácia, ktorá bude odvádzať znečistené odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty a z plôch navrhovaných odpočívadiel cez lapače ropných látok (sedimentačné nádrže). Po jej prečistení bude následne zaústená do jestvujúcich recipientov v území. Na základe technických opatrení sa nepredpokladá, že dôjde ku zmene režimu a kvality povrchových a podzemných vôd v pásmach PHO 2. stupňa v dotknutom území a jeho bezprostrednom okolí.

#### **- havárie**

Havária môže nastať pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. V prípade danej situácie bude vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá sú vybavené havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody. V km 4,45 trasy R6 je na potoku Biela voda navrhnutá realizácia havarijného profilu toku na zamedzenie vniknutia nebezpečných látok do nádrže Dolné Kočkovce.

#### **- vplyvy na pôdu**

Hlavný priamy nepriaznivý vplyv počas výstavby je dočasný a trvalý záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zemníkoch. Tieto budú v ďalších fázach výstavby líniového diela využívané k rekultiváciám zárezov, násypov a dočasne zabraných plôch (stavebné dvory), alebo bude s nimi nakladané v súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy. Vplyvy na pôdu v etape výstavby sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) u mechanizmov stavebných strojov. Môže tiež dochádzať k erózii v koridore R6, najmä v miestach zárezov. V etape prevádzky je možné predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok) v dopravnom pruhu komunikácie, čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Následky takéhoto znečistenia je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou. Realizácia násypov a výkopov so sklonom nad 12°

môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty, resp. môže sa prejavovať zvýšená erózia pôdy. Na toto riziko je potrebné prihliadať pri spracúvaní projektu stavby a vzniknuté svahy stabilizovať. Trasovaním navrhovanej činnosti dôjde v hodnotenom území k trvalému zabratiu 75,97 ha poľnohospodárskej pôdy a 7,14 ha lesnej pôdy.

## **Vplyvy na genofond a biodiverzitu**

### **-vplyvy na vegetáciu**

Ide o stavebnú činnosť vedenú najmä poľnohospodársky využívanou podhorskou krajinou (orná pôda, trvalé trávne porasty) a sčasti lesnými porastami. Výstavba R6 bude vyžadovať odstránenie vegetačného krytu v jej trase, ako aj zmeny pôdneho horizontu. Ide o odstránenie stromov, krovitých skupín a remízok v koridore stavby, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove.

Počas výstavby navrhovanej činnosti je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená. V trase navrhovanej činnosti bude v prevažnej miere dotknutá:

- sprievodná vegetácia miestnych tokov – typickými predstaviteľmi sú nasledovné druhy: jelša lepkavá, jelša sivá, jaseň štíhly, vrbá krehká, baza čierna, kalina obyčajná, atď.
- remízky vo voľnej krajine – prevažne krikové spoločenstvá, ojedinele aj stromové druhy,
- vegetácia lesných porastov – najväčšie zastúpenie má lesný typ: zubačková a marinková typická bučina. Presný počet stromov a krov určených na výrub a ich spoločenská hodnota budú stanovené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Hodnotená činnosť neprechádza cez lokality chránených stromov podľa platných predpisov ochrany prírody a krajiny. Vplyvom toxických emisií z dopravy môže dôjsť k zmene povrchových vrstiev pôd do vzdialenosti 1 – 2 m od okraja vozovky (častejšie zakysľovanie), čo sa prejaví redukciou druhových rastlín, ktoré sú viazané na zásadité pôdy a k zjednodušovaniu druhovej skladby rastlín (budú prežívať len odolné druhy, so širšou ekologickou valenciou k toxicite pôdneho prostredia). Navrhovaná činnosť bude prekonávať miestne toky estakádami s výškou cca 4 m až cca 25 m, čím nebude dochádzať k nadmernej likvidácii brehových porastov v území. Pre eliminovanie negatívnych vplyvov a po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a začlenené do okolia vegetačnými a sadovníckymi úpravami. Pri sadovníckych úpravách budú použité nenáročné druhy drevín a krovitých skupín. Uprednostniť výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach a ktoré čo v najkratšom čase a minimálnej údržbe dokážu vytvoriť dostatočnú masu zelene v bezprostrednom okolí hodnotenej činnosti. Z botanického hľadiska je možné konštatovať, že výsadba rýchlostnej cesty minimálne naruší vzácny vegetačný kryt, nakoľko sa vyhýba najcennejším lokalitám nachádzajúcich sa v širšom okolí hodnoteného územia (lokality biocentier, maloplošné a veľkoplošné chránené územia – CHKO Kysuce, CHKO Biele Karpaty, lokality NATURA 2000).

### **- vplyvy na živočíšstvo**

Vplyvy na živočíšstvo v etape výstavby navrhovanej činnosti sú krátkodobé a čiastočne rušivé počas stavebných prác. Počas výstavby sú narušené migračné koridory, pretože ešte neupravené zárezy a násypy sťažujú pohyb živočíchov v teréne. Etapa výstavby rýchlostnej cesty prináša negatívne faktory pre ovplyvnenie životného prostredia živočíchov: hluk, prašnosť, presuny stavebných mechanizmov, možné úniky pohonných hmôt do pôdy, likvidácia alebo znehodnotenie biotopu ako prostredia pre život a rozmnožovanie živočíchov. Trasa navrhovanej činnosti bude pretínať migračné koridory terestrické (NRBk I. Veľký Javorník – Biele Karpaty, RBk VIIA. Javorníky - Biele Karpaty) a hydrické biokoridory regionálneho a lokálneho významu (RBk Biela voda). Narušením migračných koridorov môže dôjsť k obmedzeniu migračných možností pre väčšie druhy cicavcov ako napr. jelenia, srnčia, diviacia a šelmovitá zver (medveď hnedý, vlk obyčajný, rys ostrovid), ale aj menšie mačkovité druhy, menšie cicavce, obojživelníky a pod. Exitujúca cesta I/49 a železničná trať tvoria v súčasnosti líniovú bariéru v migrácii fauny, na ktorú je zver hodnoteného územia a jeho okolia zvyknutá. Pre eliminovanie nepriaznivého bariérového vplyvu bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov formou ekoduktov vhodných parametrov pre zabezpečenie ich funkčnosti. V miestach migrácie zverí bude potrebné v koridore

navrhovanej činnosti prijať účinné technické opatrenia (podchody a priepusty, prípadne nadchody – s prirodzeným navádzaním do ekoduktov, nutné oplotenie opodstatnených úsekov trás z pohľadu kolízií s migrujúcou zverou, využitie navrhovaných estakád, realizácia optických výstražných zariadení a pod.) pre zabezpečenie ich prechodu za potravou, k napájadlám a zabráneniu nehodovosti na vozovke.

Realizovaním vhodných technických opatrení sa obmedzí v hodnotenom území a jeho okolí narušenie migračných koridorov na únosnú mieru, resp. obmedzenie migrácie živočíchov nebude vo väčšej miere ako doteraz. Existujúce migračné koridory živočíchov budú aj po realizácii navrhovanej činnosti naďalej funkčné.

#### **- vplyvy na biodiverzitu**

Na diverzitu krajinného celku a štruktúru má najväčší vplyv dlhodobá hospodárska činnosť. Hodnotenú územie bolo pod vplyvom osídlenia zmenené a pôvodné ekosystémy, okrem území CHKO Kysuce, CHKO Biele Karpaty v okolí navrhovanej činnosti, sa zachovávajú prevažne len v ostrovoch a enklávach v urbanizovanej a poľnohospodársky využívannej podhorskej krajine.

Prípadný negatívny vplyv z dopravy (zvýšenie hluku, emisií) sa môže prejaviť len na okrajových častiach lesného spoločenstva, ktoré sú už v súčasnosti ovplyvňované činnosťou človeka (obrábanie pôdy poľnohospodárskymi mechanizmami, blízkosť existujúcej železničnej trate, v niektorých úsekoch aj cesty I/49 – napr. km 10,5 – 11,0). Vzhľadom na doterajšie využitie územia sa nepredpokladá prítomnosť plachších druhov fauny, resp. výskyt takýchto druhov môže mať skôr náhodný charakter. V takomto prípade je pravdepodobný ich presun na okolité, svojim charakterom ekvivalentné a antropickou činnosťou menej ovplyvnené lesné biotopy, resp. lesné spoločenstvá. Uvedený negatívny vplyv je lokálneho charakteru, nedôjde k ovplyvneniu prioritných biotopov v takom rozsahu, čo by malo za následok deštrukciu ich ekosystému. Stavba bude sadovníckymi úpravami citlivo začlenená do krajiny.

Navrhovaný zámer nebude zasahovať do lokalít s vyššou biodiverzitou (napr. územia európskeho významu, genofondové plochy, lokality biocentier) a nebude narušovať ich stabilitu a štruktúru, vplyv navrhovanej činnosti je minimálny. Pôjde o lokálne vplyvy bez regionálneho dopadu. Priaznivý stav biotopov, chránených rastlinných a živočíšnych druhov na území CHKO Biele Karpaty a CHKO Kysuce nebude realizáciou navrhovanej činnosti zmenený.

Hodnotenú územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s lokalitami zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

### **Vplyvy na krajinu**

#### **- vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny**

V etape výstavby navrhovanej činnosti možno medzi najvýznamnejšie vplyvy zaradiť vznik stavebných dvorov, zemníkov a vybudovanie prístupových ciest na stavenisko. Po ukončení výstavby bude technické dielo začlenené do krajiny pomocou sadovníckych úprav. Navrhovaná činnosť nebude výrazne meniť súčasnú štruktúru a využívanie krajiny najmä v úseku km 0,00 až 6,00, kde trasa R6 je sčasti vedená v zastavanom území mesta Púchov. Čiastočná zmena v štruktúre a využívaní krajiny sa predpokladá v úseku km 6,0 až 23,2 na plochách veľkoblokových oráčín, lúk a pasienkov a v miestach prechodu R6 cez lesné porasty v oblasti Kýčerskej hornatiny. Negatívne dopady stavby budú eliminované v maximálnej miere po ukončení stavebnej činnosti rekultivačnými prácami spolu s vegetačnými úpravami komunikácie, ktorých cieľom bude začlenenie stavby do krajiny a realizáciou technických opatrení (napr. preložky poľných ciest, nadchody pre poľnoh. mechanizmy atď.)

#### **- vplyvy na scenériu krajiny**

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do krajiny bude začlenené nové technické líniové dielo. Navrhovaná rýchlostná cesta bude mať vplyv na estetické vnímanie voľnej krajiny a scenérie obyvateľmi. Tento vplyv však bude v konečnom dôsledku eliminovaný v maximálnej miere rekultivačnými prácami a úpravami terénu spolu s vegetačnými úpravami komunikácie, ktorých cieľom bude začlenenie stavby do krajiny.

-Úsek trasy (km 0,00 – 6,00)

Trasa rýchlostnej cesty R6 v tomto úseku kopíruje niveletu reliéfu. Mostné objekty sa vyskytujú najmä pri prekonávaní vodných tokov (rieka Váh, potok Biela voda), existujúcej železničnej trate Bratislava - Žilina- Košice, cesty I/49 a v zastavanom území mesta Púchov. V tomto úseku navrhovaná stavba nebude na scenériu krajiny pôsobiť rušivo a neprirodzene, prevažná časť úseku (po Komenského ul. v Púchove) už v súčasnosti existuje.

-Úsek trasy R6 (km 6,00 – 12,50)

Na začiatku úseku v k. ú. Púchov, k. ú. Vieska – Bezdedov prekonáva trasa rýchlostnej cesty existujúce dopravné koridory v území (cesta I/49, železničná trať) a potok Biela voda mostným objektom. Cez k. ú. Dohňany, k. ú. Mestečko je navrhnuté trasovanie R6 prevažne cez veľkoplošné a maloplošné oráčiny, trvalé trávnaté plochy a sčasti cez lesné porasty (napr. lokalita Úvoz). V tomto úseku môže na scenériu krajiny pôsobiť rušivo najmä osadenie estakád v miestach preklenutia údolí a lokálnych terénnych depresii (napr. v km 8,6, v km 9,9 výška estakád do 30 m)

-Úsek trasy R6 (12,5 – 17,50)

Koridor R6 v tomto úseku (k. ú. Záriečie, k. ú. Lúky) sa vyznačuje striedaním násypových a zárezových prvkov. Prechádza poľnohospodársky využívanou krajinou s pokryvom lúk a pasienkov a lesných komplexov SV časti Bielych Karpát (Kýčerská hornatina). Terénne depresie prekonáva technickými prvkami (vysoké zárezy, cca 9,5m zárubné a oporné múry, mostné objekty). Územie stretu lesných komplexov, remízok vo voľnej krajine s poľnohospodársky využívanými plochami sa vyznačuje vyššou hodnotou biodiverzity. V tomto úseku na jednej strane pôsobí trasovanie navrhovanej činnosti na scenériu krajiny rušivo a neprirodzene, na druhej strane však rieši súčasné a budúce dopravné nároky v území (odklon dopravy zo zastavaných častí obcí). Pôvodný modrý variant viac kontaktoval existujúce sídla a vyžadoval si väčšie množstvo asanácií. Navrhovateľ upravil tento variant tak, aby sa minimalizovali zásahy do existujúcich sídiel. Modifikovaný modrý variant sa viac odkláňa od sídiel, rešpektuje existujúcu zástavbu, ale zároveň sa dostáva do vyššej nadmorskej výšky, vyžaduje väčšie premostenia, násypy a zárezy, čo bude aj viac viditeľné z dotknutých obcí, vegetačnými úpravami je možné tento vplyv zmierniť.

-Úsek trasy R 6 (km 17,50 – 23,20)

V tomto úseku v k. ú. Lysá pod Makytou vedie trasa R6 prevažne v zárezoch a miestne depresie prekonáva mostnými objektmi. Krajinársky významným prvkom sú lesné komplexy severných svahov Kýčerskej hornatiny. Ide o koncové úseky trasy navrhovanej činnosti v dotyku so št. hranicou SR/ČR. Od km 20,0 po koniec úseku je koridor R6 vedený v súbehu s existujúcou železničnou traťou Púchov – Horní Lideč. Predpokladá sa, že pohľadom z dotknutej obce v tomto úseku a z existujúcej cesty I/49 nebude navrhovaná stavba znečisťovať krajinnú scenériu.

Navrhovaná činnosť bude začlenená do krajiny prostredníctvom sadovníckych úprav. Realizáciou navrhovanej činnosti nebudú dotknuté pohľady na kultúrne pamiatky alebo významné krajinárske miesta v hodnotenom území a jeho okolí.

#### **- vplyvy na chránené územia a ochranné pásma**

Trasa navrhovanej činnosti prechádza v celom úseku trasovania v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. V hodnotenom území navrhovanej činnosti (koridor 400 m od osi telesa navrhovanej rýchlostnej cesty R6) sa nenachádzajú maloplošné ani veľkoplošné chránené územia podľa zákona o ochrane prírody a krajiny. Najbližším veľkoplošným chráneným územím na území SR je CHKO Kysuce, ležiace cca 3,0 km v severnom smere od navrhovanej činnosti. V dotyku so št. hranicou SR/ČR sa na území ČR nachádza CHKO Beskydy. Maloplošné chránené územia sú viazané na CHKO Kysuce a CHKO Biele Karpaty (cca 5,5 km v JZ smere od hodnoteného územia). Vzhľadom na uvedené skutočnosti vplyvy navrhovanej činnosti na uvedené chránené oblasti, resp. lokality je minimálny. V trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú výtvy, pamiatky ani chránené stromy podľa platnej legislatívy.

#### **- ochrana prírody podľa medzinárodných dohovorov – NATURA 2000**

-Navrhované chránené vtáčie územia



Podľa Národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území sa v hodnotenom území a jeho bezprostrednom okolí nenachádza žiadny z nich. Vplyv navrhovanej činnosti na území CHVÚ nie je negatívny.

-Územia európskeho významu

Navrhovaný zámer nebude zasahovať do území európskeho významu. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na územia európskeho významu neboli identifikované.

-Ramsarská konvencia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s územím zaradeným do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

-Chránené ložiskové územia

Trasa navrhovanej činnosti nepretína žiadne chránené ložiskové územia, ich výskyt je zaznamenaný mimo hodnotené územie navrhovanej činnosti.

Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom.

### **- vplyvy na územný systém ekologickej stability**

-Vplyv na hydrické biokoridory

Trasa navrhovanej činnosti prekonáva hydrické biokoridory (II. Nadregionálny biokoridor Váh, RBk Biela voda). Nadregionálny biokoridor Váh významný z hľadiska migrácie vodnej fauny a avifauny prekonáva trasa R6 mostným objektom v úseku 3,9 až 4,2 km, ktorý už v súčasnosti existuje. Navrhovaná činnosť bude využívať existujúci mostný objekt a nebude vyžadovať budovanie nových estakád na Váhu, tzn. nedôjde k realizácii nového stresujúceho prvku pre migrujúcu avifaunu.

V úseku km 6,5 až 6,8 prekonáva trasa regionálny biokoridor Biela voda mostným objektom. Hydrický biokoridor prechádza zastavanými časťami dotknutých obcí a poľnohospodársky využívaným územím a je v súčasnosti atakovaný existujúcimi líniovými technickými prvkami (premostenia toku). V mieste preklenutia vodného toku je navrhovaná estakáda ponad I/49 a železničnú trať s výškou cca 15 m. Dostatočným výškovým premostením potoka a v čo najkolmejšom smere nebude sprievodná brehová vegetácia biokoridoru citelne ovplyvnená.

-Vplyv na terestrické biokoridory

Ide o terestrický nadregionálny biokoridor NRBk I. Veľký Javorník – Biele Karpaty, ktorý sa tiahne v blízkosti štátnej hranice SR/ČR cez masív Bielych Karpát z oblasti Kýčerskej hornatiny cez Lysiansku brázdú do územia Lazianskej vrchoviny (oblasť Javorníkov) a o terestrický regionálny biokoridor VIIA. Javorníky – Biele Karpaty pretínajúci hodnotené územie v SV smere v úseku km 14,2 – 14,6 na hranici k. ú. obce Záriečie a k. ú. obce Lúky. Predstaviteľmi uvedených biokoridorov sú najmä živočíšne spoločenstvá lesného prostredia (migrácia vysokej, srnčej, diviacej a šelmovitej zveri). Výstavbou navrhovanej činnosti môže dochádzať k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce živočíchy. Možný bariérový efekt bude eliminovaný realizáciou navrhovaných opatrení – využitie estakád (podchody), priepusty a pod. Vzhľadom na skutočnosť, že tieto terestrické biokoridory sú už v súčasnosti prerušené dvomi technickými líniovými prvkami (železničná trať a existujúca cesta I/49), realizáciou opatrení (priepusty pre zver s využitím morfológie terénu, oplotenie cesty v opodstatnených úsekoch trasy R6) sa nepredpokladá narušenie migrácie terestrických živočíchov vo väčšej miere ako doteraz. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k znefunkčneniu migračných koridorov živočíchov v okolí dotknutého územia.

-Vplyv na biocentrá a genofondové plochy

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa podľa RÚSES okresu Považská Bystrica, 1994, lokality regionálnych biocentier nenachádzajú. Navrhovanú genofondovú lokalitu v k. ú. Púchov podľa dokumentov RÚSES, prekonáva navrhovaná činnosť dostatočným premostením (jestvujúci mostný objekt – úsek R6 km 3,9 až km 4,2). Vzhľadom na vyššie uvedené sa nepredpokladajú negatívne vplyvy trasovania R6 na spomínané prvky ÚSES.

### **- iné vplyvy**

Iné vplyvy (pozitívne a negatívne) na krajinu neboli identifikované.

## **Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme**

### **- vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru a budovy.**

Navrhovaná činnosť neprechádza žiadnymi pamiatkovými územiaми ani nie je v dotyku s národnými kultúrnymi pamiatkami. Výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti nebudú dotknuté paleontologické, archeologické a geologické lokality. V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.

### **- vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

V obciach hodnoteného územia sa zachovávajú niektoré tradičné kultúrne hodnoty. Je snaha zachovať ľudové remeslá a ľudové umenie. V súčasnej dobe je možné očakávať rozvoj niektorých remesiel na komerčnom základe. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, miestne tradície, ľudové remeslá neboli identifikované.

### **- vplyvy na poľnohospodársku výrobu**

Navrhovaná činnosť prechádza prevažne poľnohospodársky využívanou krajinou. Najvýznamnejším priamym vplyvom navrhovanej činnosti je zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalých a dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy. Táto pôda bude vyňatá z pôdneho fondu. Všeobecne dochádza k zníženiu hodnoty poľnohospodárskej produkcie vplyvom výkopových stavebných prác, montážnych prác, pri prejazde ťažkých vozidiel a vplyvom znečistenia pôdy pohonnými hmotami z využívaných mechanizmov. Stavenisková doprava bude prechádzať po vopred určených spevnených trasách, pričom bude v maximálnom možnom rozsahu využívať jestvujúcu cestnú sieť a samotné vybudované teleso rýchlostnej cesty R6. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde ku čiastočnému rozdrobeniu honov, čo bude mať za následok reorganizáciu poľnohospodárskej výroby v hodnotenom území a jeho okolí. Vplyv bude trvalý. Navrhovanými opatreniami v podobe preložiek a úprav súvisiacich ciest (poľné cesty, účelové komunikácie a pod.) v súvislosti s výstavbou navrhovanej činnosti budú rozdelené hony ďalej využívané, obrábané a dostupné pre poľnohospodárske mechanizmy. Trasovanie navrhovanej činnosti sa dotýka poľnohospodársky využívaných plôch, ktoré v súčasnosti obhospodaruje poľnohospodársky podnik PD Mestečko a niekoľko samostatne hospodáriacich roľníkov. PD Mestečko obhospodaruje územie v trase navrhovanej činnosti v k. ú. obcí Mestečko, k. ú. Dohňany, k. ú. Záriečie, k. ú. Lúky, k. ú. Lysá pod Makytou. Poľnohospodársky podnik súhlasí s trasovaním navrhovanej činnosti. Trasa R6 so zachovaním jestvujúcich poľných ciest, prístupovej I/49, ako aj realizáciou preložiek poľných ciest nebude brániť prístupu poľnohospodárskych mechanizmov k obrábaným plochám. Navrhovaná činnosť neobmedzí obhospodarovanie pozemkov v jej širšom okolí. V k. ú. Lysá pod Makytou v km 17,00 je v miestach prechodu hovädzieho dobytku (farma dobytku) navrhovaná estakáda, prostredníctvom, ktorej bude naďalej zabezpečený bezkolízny prechod dobytku na príľahlé pastviny.

### **- vplyvy na priemyselnú výrobu**

Trasa navrhovanej rýchlostnej cesty R6 bude mať pozitívny vplyv na rozvoj a reštrukturalizáciu priemyslu v hodnotenom území a jeho širšom okolí. Koridor R6 nepretína žiadne existujúce, resp. navrhované priemyselné zóny v hodnotenom území a jeho okolí. Navrhovaná komunikácia nebude tvoriť bariérový efekt pre umiestnenie nových priemyselných podnikov v územnom obvode Púchov. Výstavba kvalitnejšej komunikácie podporí vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít nielen v regionálnom ale aj v nadregionálnom meradle v náväznosti na susednú Českú republiku (realizácia rýchlostnej cesty R49 Hulín – št. hranica ČR/SR s napojením na koridor R6). Podnikateľské subjekty (Matador, a. s., Continental Matador, a. s., Púchov) v Púčovskom regióne, plánujú nové investície spojené so zvyšovaním výroby s náväznosťou na priemyselné aktivity v susednej Českej republike (spojenie s Otrokovicami, Nošovicami, Ostravou a pod.). Vplyv navrhovanej rýchlostnej cesty R6 na priemyselnú výrobu je jednoznačne priaznivý. Navrhovaná činnosť nebude brániť vybudovanie plánovaných priemyselných parkov v hodnotenom území, napr.:

Beluša – Podbrezie, Priemyselný park Dohňany – Horné prúdy, Obec Záriečie – zóna priemyslu a služieb Klecenec. Prístup k priemyselnému parku Beluša - Podbrezie bude zabezpečený pomocou existujúcich ciest v území, tzn. I/49, I/61. Priemyselný park Dohňany – Horné prúdy môže byť napojený na rýchlostnú komunikáciu prostredníctvom plánovanej križovatky Mestečko v km 10,8. Týmto napojením na R6 situovaným za obcou, nebude nákladná doprava zaťažovať obytné plochy obce Dohňany, Prístup k plánovanej zóne priemyslu a služieb Klecenec, v k. ú. obce Záriečie, bude zabezpečený pomocou premostenia (výška estakády 25 m) vedúcej ponad existujúcu miestnu cestu vedúcu na lokalitu Klecenec. Trasa R6 nebude mať negatívny vplyv na realizáciu vyššie plánovaných priemyselných aktivít v regióne Púchova.

#### - vplyvy na dopravu

Parametre súčasnej cesty I/49 prinášajú so sebou negatívne dôsledky a vplyvy dopravy, zvýšenie energetických a časových strát, zvýšené náklady na opravu a údržbu komunikácie a zvýšené prevádzkové náklady. S tým súvisia aj negatívne vplyvy na životné prostredie a kvalitu života v obciach – zvýšenie hluku, emisií z dopravy, nehodovosť pri kolíziách s chodcami a pod. Dopravná výkonnosť cesty I/49 nie je v súčasnosti z hľadiska dopravnej kapacity kritická, avšak je nevyhovujúca v prietahoch cez zastavané časti dotknutých obcí Púchovskej doliny. Porovnanie predpokladaných intenzít dopravy v roku 2020 na ceste I/49 v prípade realizácie navrhovanej činnosti a v prípade jej nerealizácie, ako aj výhľadové dopravné intenzity na R6 v rokoch 2020, 2030 a 2040 (podľa správy o hodnotení).

Dopravné intenzity na existujúcej ceste I/49 bez realizácie investície a s realizáciou investície (R6) v roku 2020

Úsek cesty I/49	RPDI (ročný priemer denných intenzít)			RPDI (ročný priemer denných intenzít)		
	Intenzity dopravy na I/49 – r. 2020 bez realizácie R6			Intenzity dopravy na I/49 s realizáciou R6 – r. 2020		
	OA	NA	spolu	OA	NA	spolu
z.ú. Beluša – Dolné Kočkovce	8 783	3 870	12 653	8 783	3 870	12 653
Dolné Kočkovce – Horné Kočkovce	7 868	3 238	11 106	7 868	3 238	11 106
Horné Kočkovce – Púchov centrum	8 354	3 440	11 794	8 354	3 440	11 794
Púchov centrum – Dohňany	8 643	3 682	12 325	7 506	1 122	8 628
Dohňany – Mestečko	7 806	3 514	11 320	5 909	883	6 792
Mestečko – Lúky	7 150	3 970	11 120	5 804	868	6 672
Lúky – Strelenka	6 731	4 243	10 974	5 720	856	6 585
Strelenka – k.ú. št. hranica SR/ČR	5 843	3 523	9 366	4 890	730	5 620

Výhľadové dopravné intenzity na R6 v rokoch 2020, 2030 a 2040

Úsek cesty I/49	RPDI (ročný priemer denných intenzít)								
	Intenzity dopravy R6 – r. 2020			Intenzity dopravy R6 – r. 2030			Intenzity dopravy R6 – r. 2040		
	OA	NA	spolu	OA	NA	spolu	OA	NA	spolu
z.ú. Beluša -Púchov juh	8 783	3 870	12 653	10 149	4 311	14 460	11 386	4 720	16 105
Púchov juh - Horné Kočkovce	7 868	3 238	11 106	9 092	3 607	12 698	10 199	3 949	14 148
Horné Kočkovce - Púchov centrum	8 354	3 440	11 794	9 653	3 831	13 485	10 829	4 195	15 024
Púchov centrum -	1 137	2 560	3 697	1 302	2 924	4 226	1 450	3 258	4 708

Púchov sever, Dohňany									
Púchov sever Dohňany - Mestečko	1 897	2 631	4 528	2 132	3 042	5 174	2 374	3 388	5 762
Mestečko - Lúky	1 346	3 102	4 448	1 540	3 540	5 080	1 709	3 931	5 640
Lúky - Strelenka	1 002	3 387	4 389	1 146	3 856	5 002	1 274	4 286	5 560
Strelenka - k.ú. št. hranica SR/ČR	953	2 793	3 746	1 076	3 152	4 228	1 130	3 302	4 432

Z uvedeného je zrejmé, že navrhovaná činnosť preberie značnú časť tranzitnej dopravy s výrazným podielom nákladnej dopravy. Dopravná záťaž od začiatku úseku po križovatku Púchov – centrum (pri Makyte) je identická pre I/49 aj R6, keďže spomínaný úsek už v súčasnosti existuje. Z hľadiska rozvoja hospodárskych a spoločenských aktivít v Púchovskom regióne je potrebné jeho vhodné napojenie so susednou Českou republikou (realizácia R49 Hulín – št. hranica ČR/SR s napojením na R6). Nová dopravná stavba s lepšími technickými parametrami umožní zvýšenie rýchlosti a plynulosti dopravy. Presmerovanie dopravy, najmä tranzitnej, na novonavrhované teleso hodnotenej činnosti vedené odklonom od súčasnej cesty I/49 bude mať pozitívny dopad na životné prostredie v dotknutých obciach zaťažených zlou dopravnou situáciou, nadmerným hlukom z dopravy, zvýšeným rizikom nehodovosti, najmä kontaktu chodcov s vozidlami a pod. Uvedenie navrhovanej činnosti v najkratšom termíne do prevádzky bude mať pozitívny vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľstva v dotknutých obciach. Pôvodná cesta I/49 bude slúžiť prevažne pre zdrojovú (cieľovú) dopravu do obcí Púchovskej doliny.

#### **- vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry**

Navrhovaná činnosť v úseku Púchov – št. hranica SR/ČR bude plniť významnú úlohu v medzinárodnej doprave v súvislosti s kvalitnejším napojením územného obvodu Púchov so susednou Českou republikou, ide o vplyv pozitívny nielen v rámci dotknutého územného obvodu Púchov, ale aj vo vzťahu presahujúceho štátne hranice SR (Trenčiansky kraj – Zlínsky kraj). Na trasu rýchlostnej cesty R6 v SR kategórie R22,5/80 (v prvej etape bude realizovaný polovičný profil R11,5/80) nadväzuje v ČR trasa rýchlostnej cesty R49 v úseku Hulín – št. hranica ČR/SR kategórie R25,5/80. Pre zabezpečenie funkčnosti cestnej siete v prihraničnom území je potrebné zosúladiť hierarchiu plánovanej dopravnej infraštruktúry oboch štátov a dosiahnuť jej vzájomnú previazanosť. Dĺžka a spôsob prechodu z kategórie R 22,5/80 v SR bude predmetom dohody ministerstiev dopravy ČR a SR v ďalšom stupni projektovanej dokumentácie stavby. V k. ú. Lysá pod Makytou v km 22,1 – 22,5 trasy R6 sa počíta s umiestnením pravého odpočívadla v smere od št. hranice s ČR s plochou 4 000,0 m<sup>2</sup>. Pre výkon colného dohľadu a daňového dozoru je potrebné v rámci odstavnej plochy pre nákladné vozidlá vyčleniť min. 2 parkovacie miesta pre použitie mobilného RTG. Trasovanie R6 nie je v kolízii s výhľadovou úpravou existujúcej železničnej trate č. 125 Púchov – Strelenka – Horní Lideč, tzn. v budúcnosti bude možné realizovať úpravu trate na najvyššiu dovolenú jazdnú rýchlosť 90 km/h.

#### **- vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch**

Z hľadiska vybavenosti sídiel a obsluhy obyvateľstva hodnoteného územia a jeho okolia sa nepredpokladajú negatívne vplyvy navrhovanej rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov – št. hranica SR/ČR. Realizácia navrhovanej činnosti podporí rozvoj rekreačného a turistického potenciálu Púchovskej doliny (agroturistika, cykloturistika, zimné športy – lokality Čertov, Dešná), ktorý má v súčasnosti prevažne regionálny význam, vo vzťahu k susednej ČR. Navrhovaná činnosť prispeje a zabezpečí plynulejší pohyb obyvateľstva dotknutých sídiel za službami do centier, bez zvýšených časových nárokov. Pozitívny vplyv realizácie navrhovanej činnosti sa prejaví aj na rozvoji služieb a podnikateľských aktivít v Púchovskom regióne s efektom tvorby nových pracovných príležitostí. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zániku turistických trás vedúcich do CHKO Biele Karpaty, resp. CHKO Kysuce.

#### **- vplyvy na infraštruktúru**

Vplyvy na infraštruktúru sa budú vyskytovať hlavne v etape výstavby navrhovanej činnosti. Z hľadiska vplyvu realizácie prekládok podzemných a nadzemných vedení inžinierskych sietí na životné prostredie v dotknutom území je možné konštatovať, že navrhované prekládky

nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie. Dočasne sa bude prejavovať zvýšená prašnosť a hlučnosť počas výkopových prác. Realizácia stavby si nevyžaduje budovanie nových kapacít sociálnej a technickej infraštruktúry a bude využívať existujúce možnosti v území. Nevyhnutné bude dodržanie vzdialenosti ochranných pásiem počas výstavby.

#### **- iné vplyvy**

Vplyvom staveniskovej dopravy môže dôjsť k narušeniu pohody a kvality života obyvateľov žijúcich v dotknutých a okolitých obciach. Z tohto dôvodu je potrebné využívať na stavebnú dopravu v maximálne možnej miere okolité komunikácie neprechádzajúce cez zastavané časti obcí, ako aj samotné teleso navrhovanej činnosti. Prepravné trasy budú dohodnuté s dotknutými obcami. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude doprava stavených hmôt realizovaná z okolitých existujúcich ložísk nerastných surovín, navrhujú sa ložiská mimo územia CHKO. Výstava navrhovanej činnosti bude realizovaná štandardným postupom. V miestach dotyku stavby s existujúcimi cestami bude zabezpečený postup výstavby tak, aby doprava na nich nebola paralyzovaná. Počas výstavby budú manipulačné plochy umiestňované najmä do plôch trvalého záberu. Skládky humusu (zemníky) budú vytvorené, resp. sú navrhované v území mimo zastavaných častí obcí. Prístup k stavebným dvorom bude možný po existujúcich komunikáciách, alebo priamo po trase rozostavanej R6.

#### **- vplyvy na lesné hospodárstvo**

Trasa navrhovanej činnosti prechádza lesnými porastami, ktoré bude potrebné odstrániť. Presný záber bude známy až z následného stupňa projektovej dokumentácie po upresnení geometrického plánu trasy R6.

Realizáciou navrhovanej rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov - št. hranica SR/ČR sa predpokladá odstránenie cca 7,14 ha plôch lesných porastov. Záber lesných porastov je spôsobený odklonom dopravy zo súčasného koridoru cesty I/49, čo na jednej strane spôsobuje čiastočný zásah do lesných spoločenstiev, na druhej strane však takéto trasovanie rieši dopravnú situáciu v území, tzn. odkláňa najmä tranzitnú nákladnú dopravu mimo zastavané časti obcí. Najvyšší záber lesných porastov (cca 1,95 ha, zubačková bučina) sa predpokladá v úseku km 14, 930 – 15,560 (lokalita Niva v k. ú. Lúky), nejde o prioritný biotop. K najvýznamnejším negatívnym vplyvom stavby a prevádzky navrhovanej činnosti na lesné hospodárstvo patrí záber lesnej pôdy a následná ekonomická ujma spôsobená stratou produkcie drevnej hmoty. Ďalšie nepriaznivé vplyvy výrubu lesného porastu v koridore R6 v hodnotenom území súvisia s nepriaznivými účinkami atmosférických činiteľov na pôdu na prieseku, v jej okolí a na vzniknuté porastové okraje. Dlhotrvajúci účinok atmosférických činiteľov na lesnú pôdu, po odstránení lesného pruhu, spôsobuje zhoršenie fyzikálnych a chemických vlastností lesnej pôdy. Pre minimalizovanie nepriaznivých vplyvov zámeru na lesné hospodárstvo bude potrebné v pahorkatinných, strmších svahoch odstránených lesných úsekov opätovné spevnenie okolia trasy navrhovanej činnosti výsadbou vhodných kríkových skupín a stromov v rámci vegetačných úprav po ukončení výstavby navrhovanej činnosti. Vplyv emisného zaťaženia lesných porastov realizáciou navrhovanej činnosti nebude viesť k ich trvalému oslabeniu a je hodnotený ako menej významný.

### **Kumulatívne hodnotenie**

#### **Nulový variant**

Pozitíva

- nulové investičné náklady,
- žiadny záber poľnohospodárskej a lesnej plochy,
- nedôjde k záberom pozemkov, prípadne k ich rozdeleniu,
- žiadne obmedzovanie dopravy na príľahlých komunikáciách v súvislosti s výstavbou,
- žiadne negatívne vplyvy v dôsledku stavebnej činnosti (hluk, prašnosť a pod.),
- žiadny nový zásah do prírodného prostredia, neposilní sa bariérový efekt,

## Negatíva

- dopravná situácia v dotknutom území ostáva bez zmeny, tzn. technický stav pôvodnej komunikácie ostáva nevyhovujúci s následným negatívnym vplyvom na spotrebu pohonných látok, spotrebu cestovného času cestujúcich a bezpečnosť dopravy. Nárast dopravy na komunikácii bude naďalej zhoršovať dopady na obyvateľov v obciach (hluk, prašnosť),
- vznik nových ekonomických aktivít v dotknutom území a širšom okolí bude spomalený nedostatočným dopravným napojením,
- nedôjde ku kapacitnému dopravnému prepojeniu Slovenskej a Českej republiky s očakávaným pozitívnym významom v medzinárodnej doprave.

## – modifikovaná trasa R6

### Pozitíva

- presmerovanie dopravy, najmä tranzitnej na rýchlostnú komunikáciu, zlepšenie komfortu jazdy a bezpečnosti premávky,
- odľahčenie dopravy na pôvodnej ceste I/49 vedenej hlavne prietahom cez obce,
- úspora pohonných hmôt, prevádzkových nákladov a času v dôsledku plynulosti premávky,
- zlepšenie obslužiteľnosti dotknutého územia a širšieho okolia a vytvorenie podmienok pre ekonomický a spoločenský rozvoj územia,
- vybudovanie protihlukových bariér v miestach priblíženia k osídleniu,
- kapacitné plánované prepojenie Slovenskej a Českej republiky s významným vplyvom pre medzinárodnú dopravu.

### Negatíva

- investičná a materiálová náročnosť,
- zábery pozemkov, delenie pozemkov, zásahy do lokálnych zdrojov pitnej vody,
- zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy,
- obmedzenie premávky na priľahlých komunikáciách počas výstavby,
- počas výstavby zvýšená záťaž okolitého prostredia prašnosťou a hlukom,
- zásah do prírodného prostredia, posilnenie bariérového efektu.

## V. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a únosnosť prírodného prostredia, so zohľadnením stanovísk orgánov príslušných pre navrhovanú činnosť a dotknutých navrhovanou činnosťou, stanovísk obyvateľov dotknutých obcí a ostatných stanovísk a za súčasného stavu poznania

#### sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode V. 3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

### 2. Odporúčaný variant

Odporúča sa modifikovaný (upravený) modrý variant.

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

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutých obcí, občanov, orgánov štátnej správy a verejnej samosprávy, verejných prerokovaní správy o hodnotení, so zohľadnením pripomienok z Českej republiky, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúčajú pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

1. Zpracovať navrhnuté vedenie trasy rýchlostnej cesty R6 do aktuálnych územno-plánovacích dokumentácií dotknutých sídelných útvarov a súčasné územno-plánovacie dokumentácie aktualizovať.
2. Vypracovať **plán havarijných opatrení** na likvidáciu škôd pre prípad havárií zvlášť počas výstavby a počas prevádzky.
3. Vypracovať **plán organizácie dopravy** počas výstavby, ktorý určí trasy prevozov materiálov pre staveniskovú dopravu a umiestnenia stavebných dvorov. **Plán staveniskovej dopravy** a umiestnenie stavebných dvorov prerokovať so všetkými dotknutými obcami. Na staveniskovú dopravu využiť okolité komunikácie neprechádzajúce cez zastavané časti obcí, ako aj samotné teleso rýchlostnej cesty. Zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť premávky na príľahlých komunikáciách. V etape výstavby vylúčiť premávku stavebných mechanizmov v čase nočného kludu. Usmerňovať presun hmôt a mechanizmov na stavenisko len po trasách dohodnutých s obcami.
4. Vypracovať **environmentálny plán výstavby** navrhovanej činnosti, ktorý bude zahŕňať všetky opatrenia na ochranu životného prostredia počas výstavby a počas výstavby zabezpečiť environmentálny dozor.
5. V priebehu výstavby zhrnúť orniciu a podorničnú vrstvu, ktorá bude uložená v dočasných zemníkoch a po ukončení stavebnej činnosti využitá na rekultiváciu zárezov, násypov a terénu blízkeho okolia ovplyvneného stavebnou činnosťou. V súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy môže byť s nimi nakladané aj inak.
6. Počas výstavby minimalizovať nepriaznivé vplyvy obvyklými opatreniami - kropenie povrchu a čistenie prístupových komunikácií, pri hlučných a vibračných prácach v blízkosti obytných zón zohľadniť dennú dobu a dni pracovného pokoja, pri prašných prácach zohľadniť poveternostné podmienky a pod.
7. Počas výstavby realizovať zriadenie operatívnych skládok materiálu na spevnených plochách, využívať najmä plochy trvalého záberu.
8. Počas výstavby neumiestňovať sklady materiálov, stavebného odpadu a vozový park mimo staveniska. Stavebné dvory nezriaďovať v územiach, kde sa nachádza priepustnejšie horninové prostredie na povrchu alebo tesne pri ňom.
9. Z hľadiska ochrany nerastného bohatstva rešpektovať ložiská nerastných surovín na k.ú. Lúky a Beluša.
10. Zabezpečiť nakladanie a likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavebných prácach podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy, tzn. podľa zákona o odpadoch č. 223/2001 Z. z. a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z., ktorou sa mení vyhláška MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 Z. z.
11. Pre ďalší stupeň projektovej prípravy zabezpečiť **inžiniersko-geologický prieskum**, ktorý bude zameraný na zistenie geodynamických javov a geomorfologických pomerov, na ktorého základe budú prijaté stavebno-technické a prevádzkové opatrenia.
12. Pre zabránenie vzniku erózií na svahoch násypov a zárezov v rámci stavby spevniť svahy podľa potreby vegetačnými úpravami, v zložitejších prípadoch spevniť svah zhutnením (kamenivo, štrk, drť) a sieťovinou.
13. Počas výstavby zabezpečiť hospodárnu manipuláciu so stavebnými materiálmi, ktoré sa dostanú do styku s povrchovými vodami. Dodržiavať bezpečnostné predpisy pri

- manipulácii s ropnými produktami a kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov.
14. V prípade potreby trvalých depónií pre nepotrebný (nevhodný) materiál vzniknutý počas stavby v rámci stupňa DÚR upresniť ich lokalitu. Vhodnosť vybraných lokalít potvrdiť prieskumom z geologického a hydrogeologického hľadiska. Vybraté lokality odsúhlasíť obcami dotknutými lokalizáciou budúcej depónie.
  15. V prípade zneprístupnenia okolitých pozemkov, poľnohospodárskych honov a lesných pozemkov zachovať prístup na ne vybudovaním preložiek poľných ciest alebo využitím estakád s dostatočným premostením terénu. Trasy poľných ciest musia spĺňať technické parametre vzhľadom na poľnohospodárske mechanizmy podľa dohody s dotknutými vlastníkmi príp. správcami pozemkov.
  16. Zabezpečiť prístup na pozemky medzi kanálom Váhu a rýchlostnou cestou na k.ú. Dolné Kočkovce.
  17. Pre výkon colného dohľadu a daňového dozoru vyčleniť na plánovanom odpočívadle v km 22,1 – 22,5 (ľavom) v rámci odstavnej plochy pre nákladné vozidlá min. 2 parkovacie miesta.
  18. Zvážiť potrebu umiestnenia križovatky Lúky v km 14,4 na rozhraní k.ú. Záriečie a Lúky, prípadne jej technicko-ekonomickú, dopravnú a environmentálnu realizovateľnosť v km 16,5 pri obci Lúky (pri farme).
  19. V rámci prepojenia ciest I/49 s II/507 zvážiť čiastočný posun na k.ú. Lednické Rovne v južnom smere od navrhovaného bodu napojenia na existujúcu cestu II/507 s ohľadom na skládku odpadov.
  20. Po zosúladení požiadaviek občanov na k.ú. Dohňany prehodnotiť technickú a environmentálnu realizovateľnosť smerového vedenia trasy v km 7,5 – 9,5 v priamom smere, bez zaoblení.
  21. Zvážiť technickú a environmentálnu realizovateľnosť posunu trasy o cca 200 – 400 m do svahu, ďalej od obydľí (v km 6,5 - 8,5; 12,5 – 15,0; 17,5 - 18,5).
  22. Predložiť **hydrogeologický posudok**, ktorý posúdi, či navrhovaná stavba a činnosť s ňou súvisiaca, negatívne neovplyvní množstvo a kvalitu vody vo vodárenských zdrojoch (Vrt HVD-2 obecný vodovod obce Dohňany a záložný vodárenský zdroj pre mesto Púchov), a to počas výstavby, ako aj prevádzky rýchlostnej cesty R6, vrátane osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany.
  23. V prípade umiestnenia križovatky na R6 v km 10,8 na k.ú. Mestečko preveriť možnosť posunu kruhového objazdu so zjazdom z R6 o cca 250 m v severnom smere od existujúceho hydrologického vrtu. Zjazd z R6, ako aj vetvy kruhového objazdu vybaviť cestnou kanalizáciou a osadiť lapače ropných látok.
  24. Ochranu povrchových a podzemných vôd zabezpečiť odvedením odpadových vôd z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty a odpočívadiel vybudovanou cestnou kanalizáciou cez lapače ropných látok do existujúcich recipientov. Umiestnenie lapačov ropných látok, ich kapacitu a účinnosť upresniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby. Vody z povrchového odtoku z okolitého terénu telesa R6 odvieť priekopami do najbližších recipientov.
  25. Rešpektovať ochranu povrchových a podzemných vôd s ohľadom na možný vplyv na česko-slovenské hraničné vody. V prípade možného ovplyvnenia česko-slovenských hraničných vôd je potrebné navrhovaný zámer prejednať podľa Dohody medzi vládou Českej republiky a Slovenskej republiky o spolupráci na hraničných vodách.
  26. V prípade zásahu do lokálnych vodných zdrojov pitnej vody zabezpečiť adekvátnu náhradu, napr. po dohode s vlastníkmi výstavbu náhradných vodných zdrojov.
  27. Pri realizácii úprav (preložiek) vodných tokov zabezpečiť technické opatrenia (spevnenie koryta s dostatočným premostením preloženého úseku proti zosuvu pri prejazdoch stavebných mechanizmov, vyložiť dno koryta potočnými valúnmi do priepustného lôžka a pod.), aby vplyv stavby nezhoršoval odtokové pomery v území, nebola ohrozená akosť povrchových vôd a neboli zmenené hydraulické pomery v koryte.



28. Dodržiavať všeobecné ustanovenia zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Z.z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), najmä § 39 zákona č. 364/2004 o vodách, ktorý stanovuje všeobecné podmienky zaobchádzania s nebezpečnými látkami.
29. V rámci hydrologického prieskumu preveriť účinnosť priepustov pod existujúcim úsekom rýchlostnej cesty R6 v k.ú. Dolné Kočkovce s ohľadom na protipovodňové zabezpečenie.
30. Na elimináciu nepriaznivého účinku hluku a vibrácií počas prevádzky realizovať navrhované protihlukové opatrenia. Konkrétne geometrické parametre a umiestnenie navrhovaných protihlukových stien budú špecifikované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie podľa upresnenej hlukovej štúdie, vypracovanej v 3D modeli.
31. Doplniť rozptylovú štúdiu pre prachové častice PM 10, PM 2,5 a benzén.
32. Vyžiadať súhlas príslušného obvodného úradu životného prostredia zasiahnuť do biotopov európskeho resp. národného významu podľa § 6 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a predložiť výnimky z podmienok ochrany niektorých vybraných chránených druhov živočíchov podľa § 40 zákona NR SR č. 543/2002.
33. Navrhnuté technické opatrenia pre zachovanie migračnej priechodnosti pre väčšie druhy cicavcov a menšie druhy živočíchov, ich účinnosť a dostatočnosť konzultovať s pracovníkmi príslušného úradu životného prostredia odboru ochrany prírody a krajiny. Podobne konzultovať aj návrh oplotenia konkrétnych úsekov trasy a umiestnenie optických výstražných zariadení z dôvodu zabránenia kolízií s migrujúcou zverou.
34. Zabezpečiť biologický prieskum, alebo jeho aktualizáciu v rozsahu požadovanom zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny so zameraním na výskyt zvlášť chránených druhov živočíchov (vlk obyčajný, medveď hnedý, rys ostrovid a vydra riečna) v oblasti križovania rýchlostnej cesty R6 s NRBk. I. Veľký Javorník – Biele Karpaty pozdĺž štátnej hranice SR/ČR (Lysianska brázda). Na jeho základe navrhnuť technické opatrenia pre funkčné zpriechodnenie rýchlostnej cesty pre chránené živočichy v spolupráci so Správami CHKO Biele Karpaty, Kysuce, Biele Karpaty a Beskydy.
35. Zachovať prirodzené hydrické koridory živočíchov pozdĺž vodných tokov a pri ich križovaní. Toky prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením s prirodzenou úpravou pod mostami vhodnou pre hydrických živočíchov.
36. V ďalšom prípravnom konaní stavby vyhodnotiť záber poľnohospodárskej pôdy podľa kódu BPEJ vo všetkých katastrálnych územiach a požiadať Krajský pozemkový úrad v Trenčíne podľa § 13 – 15 zákona NR SR č. 220/2004 Z.z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy o vydanie súhlasu s budúcim možným použitím poľnohospodárskej pôdy na stavebné účely. Zábery pôdy v 1. – 4. skupine podľa kódu BPEJ minimalizovať.
37. Výrub drevín obmedziť na nevyhnutnú mieru. Nevyhnutný výrub krovitej a lesnej zelene uskutočniť v mimohniezdnom období, tzn. od 01.08. do 31.03.
38. Po ukončení stavebných prác zabezpečiť začlenenie a rekultiváciu dočasne zabratých plôch a pozemkov narušených výstavbou do okolia vegetačnými a sadovníckymi úpravami nenáročnými drevinami s minimalizovaním šírenia invázných druhov v krajine. Výber druhovej skladby drevín pre výsadbu vyriešiť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie so zohľadnením požiadaviek príslušného orgánu životného prostredia.
39. Priečne údolia, depresie s vodnými tokmi so sprievodnými brehovými porastami prekonávať mostnými objektmi tak, aby pri splnení technických podmienok bola zhodnotená výška mostu podľa biologickej hodnoty koridoru a minimalizované výrubu brehových porastov.
40. Počas prevádzky pri zimnej údržbe používať šetrné, resp. inertné posypové materiály s ohľadom na ich vplyv na vegetáciu, povrchové vody, pôdu a pod.
41. Náhrady za zabraté pozemky a nehnuteľnosti riešiť v rámci platnej legislatívy podľa znaleckých posudkov zohľadňujúcich trhové ceny. Po dohode s vlastníkmi zabezpečiť

- vykúpenie aj z dôvodu výstavby R6 nevyužitelných pozemkov. V prípade nutnej asanácie rodinných domov zabezpečiť v spolupráci s obcou, príp. realitnou kanceláriou náhradné bývanie (kúpa alebo výstavba rodinného domu v primeranej cene). Odporúča sa vypracovať štúdiu presídlenia (sociálne vplyvy).
42. Ak pri zemných prácach dôjde k archeologickým alebo paleontologickým nálezom, je potrebné spolupracovať s príslušným pamiatkovým úradom.
  43. V prípade objavenia prírodného zdroja minerálnej vody, plynov alebo emanácií počas výstavby je povinnosťou dodávateľa stavby podľa zákona NR SR č. 80/2000, ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 277/1994 Z. z. o zdravotnej starostlivosti, oznámiť tento výskyt Ministerstvu zdravotníctva SR, IKŽ, a to do 15 dní od takého zistenia.
  44. Požiadajte odbor správy štátnych hraníc Ministerstva vnútra SR o záväzné stanovisko spolu s projektovou dokumentáciou. (Ide najmä o polohopisnú situáciu z priestoru štátnej hranice so zakreslením priebehu štátnej hranice, štátnych znakov a pod.)
  45. Počas výstavby zabezpečiť stály prejazd pre vozidlá Ozbrojených síl SR na ceste I/49, II/507 a na diaľničnom privádzači (vstup na D1). V prípade potreby úplnej uzávery na uvedených cestách je potrebná predchádzajúca konzultácia so Správou vojenskej dopravy Západ.
  46. Realizáciou nenarušiť existujúce podzemné zariadenia vojenskej správy pod Ostrým vrchom.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 20 ods. 1 - 3 zákona na základe správy o hodnotení „Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR“, stanoviská účastníkov procesu posudzovania k správe o hodnotení zo Slovenskej a Českej republiky, záznamov z verejného prerokovania a odborného posudku. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, odborníkov a občanov. V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení a v kapitole IV. tohto záverečného stanoviska. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať so zohľadnením odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie.

Celkovo bolo na MŽP SR doručených 63 stanovísk od dotknutých subjektov. V dňoch 25.09.2008 a 29.09. – 02.10.2008 sa konalo šesť verejných prerokovaní správy o hodnotení pre desať dotknutých obcí v Slovenskej republike.

Zo 63 došlých stanovísk bolo 33 zo Slovenskej republiky. Všetky stanoviská zo SR k správe o hodnotení boli k navrhovanej činnosti súhlasné, len v niektorých stanoviskách od navrhovanej činnosťou priamo dotknutých občanov boli vyjadrené námietky k vedeniu trasy v konkrétnych úsekoch trasy.

Zo stanovísk zo slovenskej strany jedno stanovisko bolo z hľadiska svojej pôsobnosti bez vyjadrenia:

-Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Považskej Bystrici.

Ďalších 19 stanovísk bolo súhlasných z toho 8 bolo bez pripomienok a 11 bolo s pripomienkami.

Súhlasné stanoviská bez pripomienok:

-Obvodný úrad v Považskej Bystrici, odbor civilnej ochrany a krízového riadenia,

-Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici,

-Obvodný banský úrad v Prievidzi,

-Obecný úrad Lednické Rovne,

-Ministerstvo vnútra SR, sekcia ekonomiky, odbor správy nehnuteľného majetku a investičnej výstavby,

-Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Považská Bystrica,

-Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií,

-Trenčiansky samosprávny kraj.

Súhlasné stanoviská s pripomienkami:

-Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Regionálne centrum ochrany prírody vo Varíne, Správa chránenej prírodnej oblasti Strážovské vrchy – v dôsledku kríženia navrhovanej trasy s nadregionálnymi a regionálnymi biokoridormi požaduje prijať účinné opatrenia pre zabezpečenie bezproblémového prechodu väčších cicavcov za potravou, k napájadlám a z dôvodu zabránenia nehodovosti; trvá na opatreniach uvedených v správe o hodnotení; žiada zásahy do vegetácie realizovať maximálne opatrne a stavbu vhodne začleniť do krajiny primeranými sadovníckymi úpravami.

-Obvodný lesný úrad v Považskej Bystrici – požaduje zachovať potrebné prístupy k lesným pozemkom.

-Krajský úrad životného prostredia v Trenčíne – upozorňuje na potrebu vyžiadať súhlas príslušného obvodného úradu životného prostredia zasiahnuť do biotopov európskeho významu; konzultovať účinnosť a dostatočnosť technických opatrení na zmiernenie obmedzenia migračných možností pre väčšie druhy cicavcov s pracovníkmi príslušných Správ CHKO Kysuce a Biele Karpaty; upozorňuje na nesprávnu terminológiu v správe o hodnotení pre skládky s osobitnými podmienkami a nepovolené skládky odpadov.

-pán L. Štefánik, Lúky – upozorňuje, že navrhovaná trasa pretne spádový vodovod, z ktorého je zásobovaný pitnou vodou jeho rodinný dom s hospodárskou budovou na parc.č.1564/4 a ďalších 15 rodinných domov napojených na tento prameň nachádzajúci sa na parc.č.1561 na k.ú. Lúky.

-obec Dolné Kočkovce – sumarizuje pripomienky z verejného prerokovania v Dolných Kočkovciach: Požaduje naprojektovanie viac priepustov pod komunikáciou z dôvodu záplav a odvodnenia vody z obce; dobudovanie prístupovej obslužnej komunikácie z ul. A. Kmeťa, ktorá nebola dobudovaná pri diaľničnom privádzači k podchodu cez diaľničný privádzač pri Matadore; vybudovať protihlukovú ochranu.

-obec Lysá pod Makytou – upozorňuje na pripomienku občanov z verejného prerokovania posunúť trasu R6 v km 18 smerom ďalej od obydľí (vyššie).

-obec Lúky - sumarizuje pripomienky občanov z verejného prerokovania: V dôsledku priblíženia trasy k obytnej zóne žiada zohľadniť možnosť zvýšenia hluku, škodlivých emisií a ohrozenie bezpečnosti obyvateľstva; vyhovieť dotknutým občanom v dôsledku asanácie rodinného domu; zachovať prejazdy potokov a existujúcich lesných ciest; v km 15 – 16 upozorňuje na existujúce spoločné aj samostatné vodovody občanov, ktoré žiada zachovať, prípadne vybudovať nové a vyriešiť zabratú pôdu občanom výmenou, príp. výkupom.

-Správa nehnuteľného majetku a výstavby MO SR Banská Bystrica – žiada nenarušiť existujúce podzemné zariadenie vojenskej správy pod Ostrým vrchom; zabezpečiť stály prejazd počas výstavby pre vozidlá OS SR na ceste I/49, II/507 a na diaľničnom privádzači; prípadnú uzávierku uvedených trás žiada konzultovať.

-Obvodný úrad životného prostredia v Považskej Bystrici – vzhľadom na umiestnenie trasy (km 10,8 – II. st. ochranného pásma vodárenského zdroja Vrt HVD-2 obecného vodovodu Dohňany a v km 4,5-14,5 - II. a III. stupeň ochranného pásma záložného vodárenského zdroja pre mesto Púchov) žiada predložiť hydrogeologický posudok, ktorý posúdi, či navrhovaná stavba a činnosť s ňou súvisiaca neovplyvní množstvo a kvalitu vody vo vodárenských zdrojoch počas výstavby a aj prevádzky cesty R6, vrátane osobitého posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany.

-Krajský pozemkový úrad v Trenčíne – požaduje vyhodnotiť zábery poľnohospodárskych pôd podľa kódu BPEJ vo všetkých katastrálnych územiach; žiada minimálny zásah do pozemkov zaradených podľa kódu BPEJ do 1. až 4. skupiny; upozorňuje na potrebu súhlasu k možnosti použiť poľnohospodársku pôdu na stavebné účely.

-obec Dohňany – žiada protihlukové opatrenia spĺňajúce hygienické limity; zachovať existujúce poľné, účelové a obslužné komunikácie, príp. zabezpečiť ich preložky na zabezpečenie prístupu k pozemkom; žiada nevyužiteľné pozemky vykúpiť; v km 8,5 – 10,0 modifikovanej trasy žiada spojiť oblúk v km 8,5 s oblúkom v km 10,0 priamo bez zakrivenia;

rešpektovať zosuvné územia evidované Štátnym geologickým ústavom D. Štúra v Bratislave; pri vypracovaní organizácie dopravy objektu Križovatka – Mestečko rešpektovať potrebu osobitného posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany jestvujúceho vodárenského zdroja Vrt HVD -2.

Ďalších 13 stanovísk bolo od občanov dotknutých obcí, ktorí vyjadrili námietky k trasovaniu rýchlostnej komunikácie v konkrétnych miestach, kde trasa zasahuje, prípadne sa približuje k nehnuteľnostiam, ktoré sú v ich vlastníctve alebo k vlastným lokálnym zdrojom pitnej vody:

- Pani Macháčová Božena, Púchov – km 6,0 (parc. č. 646, 644/2 k.ú. Púchov),
- Bc. Rexa Milan a p. Rexová Zuzana, Púchov – km 8,5 - nevytvárať zaoblenie; vybudovať protihlukovú ochranu z oboch strán premostenia,
- pán Radovan Slováček a p. Ingrid Slováčková, Lúky – km 14,5 (parc.č.550/2 k.ú. Lúky) – požadujú prehodnotiť vybudovanie kruhového objazdu na ceste I/49 v dôsledku priblíženia k obydliu – hluk, škodlivé emisie, ohrozenie bezpečnosti z dopravy a zdroja pitnej vody,
- pán Húževka, Lúky – km 14,5 požaduje zrušiť napojenie R6 na I/49 kruhovým objazdom s odôvodnením zásahu do rodinného domu a z obavy pred hlukom; zachovať, príp. rekonštruovať prístupové cesty k pozemkom.
- obec Záriečie – km 13,0-14,5 - požaduje zrušiť okružnú križovatku v km 14,0 a posun trasy cca 300m smerom k hrebeňu Malých Karpát; vykopanú zeminu požaduje v maximálnej nožnej miere použiť na vytvorenie násypov.
- občania - vlastníci nehnuteľností v k.ú. Dohňany – km 7,5-9,5 – požadujú vyrovnať trasu (nevytvárať zaoblenia),
- pán Pastva Štefan a p. Kvetoslava Pastvová, Dohňany – požadujú viesť trasu v k.ú. Dohňany vpravo, v prípade nemožnosti splnenia tejto požiadavky požadujú v km 8,0-8,5 nevytvárať zaoblenia; vybudovať funkčné protihlukové steny,
- pani Marta Kucejová – vlastníci nehnuteľností v Dohňanoch, bytom Horné Kočkovce – km cca 8,5 (parc.č.727/2, 727/3, 1128/2 k.ú. Dohňany) – žiada o odklon trasy,
- Dr. Emília Vondrová, Záriečie – km 12,5-13,5 žiada odklon trasy o cca 300 m smerom do svahu; v km 14,5 zrušiť križovatku a presunúť na km 17,0,
- pán Jaroslav Čvirík a p. Miroslava Čviriková, Lúky – km 14,5-15,0 (parc.č. 1790 k.ú. Lúky) – požadujú odklon trasy o cca 500m nakoľko trasa zasahuje do ich rodinného domu, kolaudovaného v roku 2003, v prípade nemožnosti odklonu, požadujú výstavbu nového domu,
- občania a vlastníci pozemkov vo Vieske-Bezdedov v zastúpení p. Marty Gurínovej, Vieska-Bezdedov, m.č. Púchov – cca km 6,5-7,0 – žiadajú posun trasy o cca 200 m za zastavanú časť obce; žiadajú monitoring hluku a emisií na ceste I/49 ešte pred začatím výstavby, pretože sa domnievajú, že okolie je už v súčasnosti zamorené; žiadajú presun stavebného dvora na iné miesto,
- pán Milan Gurín, Zahradníctvo, Vieska-Bezdedov – km cca 6,5-7,0 – požaduje posun trasy o cca 400 m z dôvodu zásahu do pozemkov a rodinného domu, z obavy pred hlukom emisiami, prašnosťou, zhoršenia svetloteknických pomerov a straty živnosti,
- pán Štefan Mrník, Lysá pod Makytou – km 17,5-18,5 – žiada presun trasy vzhľadom na zásah trasy do zdroja pitnej vody.

Z Českej republiky bolo na MŽP SR doručených 30 stanovísk.

Z toho bolo 7 súhlasných stanovísk bez pripomienok:

- obec Střelná,
- obec Horní Lideč,
- Krajský úrad Zlínskeho kraje,
- Městský úrad Vsetín, Odbor životního prostředí,
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Olomouc,
- Ministerstvo zdravotnictví ČR,
- Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor péče o krajinu.

Ďalších 6 stanovísk bolo súhlasných s pripomienkami:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ostrava,

-Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor zvláště chráněných částí přírody,  
-Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa chráněné krajinné oblasti Beskydy,

-pán Ing. Dušan Svoboda – tieto štyri stanoviská upozorňujú, že v správe o hodnotení sa nespomínajú veľké šelmy Slovenska (vlk obyčajný, medveď hnedý, rys ostrovid, a mimo to aj vydra riečna), ktorých migračné trasy pozdĺž štátnej hranice budú novou rýchlostnou cestou narušené v mieste kríženia rýchlostnej komunikácie s NRBk I. Veľký Javorník – Biele Karpaty. Požadujú prepracovanie technického riešenia a návrh funkčného zpriechodnenia rýchlostnej komunikácie pre chránené šelmy v problémovom úseku.

-Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor ochrany ovzduší – konštatuje, že rozptylová štúdia bola spracovaná len pre oxid uhoľnatý a oxid dusičitý a požaduje spracovať rozptylovú štúdiu aj pre častice PM 10, PM 2,5 a benzén,

-Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor ochrany vod – požaduje rešpektovať ochranu povrchových a podzemných vôd. V prípade, že by navrhovaný zámer mohol mať vplyv na česko-slovenské hraničné vody, požaduje prejednať zámer so slovenskou stranou podľa Dohody medzi vládou SR a ČR o spolupráci na hraničných vodách.

Ďalších 16 stanovísk žiada vrátenie dokumentácie jej prepracovanie a doplnenie. Tieto stanoviská je možné podľa obsahu rozdeliť do dvoch skupín.

Prvá skupina – 5 stanovísk s rovnakým obsahom:

-obec Lačnov,

-Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu,

-pán Vojtech Vlček,

-pán Tomáš Krajča,

-pán Martin Janča – týchto 5 stanovísk požaduje

-predložiť multikriteriálnu analýzu uskutočnenú pre oblasť západnej časti Slovenska (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský kraj) a východnú časť Českej republiky (Moravskoslezský, Zlínsky, Jihomoravský a Olomoucký kraj), ktorá by posúdila zmyslupnosť dopravnej tepny R6 – R49,

-doplniť dokumentáciu o posúdenie vplyvu zámeru na územie sústavy NATURA 2000,

-prepracovať kapitolu *Posudenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala* - zverejnenie dát z výskumu dopravnej intenzity pre rok 2005, výhľad pre rok 2010 a uskutočnenie aktuálneho výskumu v roku 2008 alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii,

-prepracovať kapitoly, ktoré hodnotia vplyv zámeru na vegetáciu, živočíchov a prvky ÚSES. Uskutočniť terénny prieskum zameraný na využívanie migračného koridoru Veľký Javorník – Biele Karpaty a koridoru pre plánovanú estakádu v km 19,00-20,00 veľkých cicavcov po dobu minimálne 1 rok vrátane rešeršu dát o výskyte a migrácii veľkých šeliem v tejto oblasti (na českej aj slovenskej strane hranice),

-predložiť výnimky na zásah do biotopov zvlášť chránených živočíchov – vlka obyčajného, rysa ostrovida a medveďa hnedého podľa § 40 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,

- na základe výsledkov terénneho monitoringu predložiť skutočné opatrenia, ktoré eliminujú migračnú bariéru R6 včítane návrhu na zaistenie územnej ochrany vytypovaných koridorov,

-spracovať posúdenie vplyvov na životné prostredie pre celý úsek Púchov – štátna hranica SR/ČR – Fryštát, pretože R6 má byť cesta medzinárodného charakteru a bez jej pokračovania v ČR (ako R49) nemá jej výstavba v profile R22,5/80 (štvorpruh) zmysel.

Druhú skupina – 11 stanovísk s rovnakým obsahom (podobný obsah ako prvá skupina s rovnakými závermi):

-Unie pro řeku Moravu, občanské sdružení,

-Občanské sdružení „Zachraňte Zádveřice“,

-Hnutí DUHA, místní skupina Olomouc,

-Severomoravské regionální sdružení, Český svaz ochránců přírody,

-Okresní výbor Českého svazu ochránců přírody,

- ZO ČSOP Kosenka,
- pán Matrin Váňa,
- pani Gabriela Fialová,
- pán Michal Boida,
- pani Leona Machalová,
- pán Libor Praus – týchto 11 stanovísk požaduje
  - predložiť multikriteriálnu analýzu uskutočnenú pre oblasť západnej časti Slovenska (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský kraj) a východnú časť Českej republiky (Moravskoslezský, Zlínsky, Jihomoravský a Olomoucký kraj), ktorá by posúdila zmyslupnosť dopravnej tepny R6 – R49,
  - doplniť dokumentáciu o posúdenie vplyvu zámeru na územie sústavy NATURA 2000,
  - prepracovať kapitolu *Posudenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala* - zverejnenie dát z výskumu dopravnej intenzity pre rok 2005, výhľad pre rok 2010 a uskutočnenie aktuálneho výskumu v roku 2008 alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii,
  - prepracovať kapitoly, ktoré hodnotia vplyv zámeru na vegetáciu, živočíchov a prvky ÚSES. Uskutočniť terénny prieskum zameraný na využívanie migračného koridoru Veľký Javorník – Biele Karpaty a koridoru pre plánovanú estakádu v km 19,00-20,00 veľkých cicavcov po dobu minimálne 1 rok vrátane rešeršu dát o výskyte a migrácii veľkých šeliem v tejto oblasti (na českej aj slovenskej strane hranice),
  - predložiť výnimky na zásah do biotopov zvlášť chránených živočíchov – vlka obyčajného, rysa ostrovida a medveďa hnedého podľa § 40 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
  - na základe výsledkov terénneho monitoringu predložiť skutočné opatrenia, ktoré eliminujú migračnú bariéru R6 včítane návrhu na zaistenie územnej ochrany vytypovaných koridorov.
- Posledné jedno stanovisko požadujúce prepracovanie niektorých kapitol správy o hodnotení:
  - Občanské združenie Vizovické vrchy požaduje
    - prepracovanie kapitoly *Významné migračné koridory živočíchov*, uskutočniť terénny výskum o využívaní migračného koridoru Javorník – Biele Karpaty minimálne 1 rok a rešeršu dát o výskyte veľkých šeliem v tejto oblasti,
    - zverejnenie dát z výskumu z roku 2005 a uskutočnenie aktuálneho výskumu z roku 2008 alebo 2009 a porovnanie jeho výsledkov s výhľadom pre model zverejnený v dokumentácii.

Pripomienky z verejných prerokovaní sú obdobné ako pripomienky obcí, keďže obce vo svojich stanoviskách zosumarizovali pripomienky svojich občanov.

Najzávažnejšie okruhy pripomienok zo stanovísk a verejných prerokovaní sa týkali možnosti odklonu trasy o cca 200 až 400 m smerom viac do svahu (km 6,5 - 8,5; 12,5 - 15,0; 17,5 - 18,5) vzhľadom na zásah do pozemkov, rodinných domov prípadne lokálnych zdrojov pitnej vody. Tiež vznikli obavy z negatívneho vplyvu hluku, prašnosti a škodlivých emisií v miestach priblíženia navrhovanej trasy k obydliam a v súvislosti s tým zo zníženia kvality bývania v dotknutých rodinných domov. Ďalším uvádzaným dôvodom k žiadosti o posun trasy boli obavy zo znehodnotenia pozemkov, ku ktorým sa trasa priblíži. Z podobných dôvodov je požadovaná tiež úprava vedenia trasy na k.ú. Dohňany v km 7,5 - 9,5, kde občania požadujú viesť trasu bez smerových oblúkov viac priamo. Vzhľadom na to, že v tejto fáze prípravy stavby nie je presne určené vytyčenie trasy, bude sa v ďalšom stupni prípravy preverovať reálnosť požadovaného posunu trasy. Pri návrhu konkrétnych parametrov trasy je tiež potrebné vziať do úvahy aj inžiniersko-geologické vlastnosti hornín v miestach návrhu trasy a tiež geodynamické javy, ktoré boli v hodnotenom území definované. V súvislosti s tým, na základe inžiniersko-geologického prieskumu bude potrebné zhodnotiť technickú realizovateľnosť posunu stavby. Na k.ú. Dohňany bude potrebné zosúladiť požiadavky

občanov, nakoľko v predchádzajúcich krokoch posudzovania bolo vyhovené obci Dohňany a niektorým občanom, bola posunutá križovatka z km 7,0 na km 10,5-11,0 a trasovanie rýchlostnej cesty bolo posunuté v km 9,5, čo ovplyvnilo smerové vedenie trasy v ďalších nadväzujúcich úsekoch. Posudzovaná trasa bola technicky podrobne preštudovaná aktualizovanou technickou štúdiou v roku 2005. Jej vedenie bolo ovplyvnené požiadavkami k zámeru o maximálny odklon od zástavby obce a vyhnutie sa asanácií domov. Niektoré požadované posuny predstavujú neželané priblíženie k ďalšej zástavbe. V prípade nutnej asanácie rodinných domov bude navrhovateľ povinný zabezpečiť náhradné bývanie, či už kúpou domu v spolupráci s obcou príp. realitnou kanceláriou, alebo výstavbou nového domu v primeranej cene.

Požadovaný posun križovatky Lúky v km 14,4 na rozhraní k.ú. Záriečie a k.ú. Lúky bude technicky a environmentálne preverený v ďalších krokoch prípravy stavby a prerokovaný s obcou Lúky a Záriečie, čím by sa vyhovel obci Záriečie a niektorým občanom obce Lúky. Umiestnenie križovatky je však limitované možnosťou napojenia rýchlostnej cesty R6 na cestu I/49 a umiestnením vetiev križovatky, čo môže mať negatívny vplyv na technickú náročnosť konštrukcie a z hľadiska prevádzky na bezpečnosť dopravy.

Otázky týkajúce sa výkupu pozemkov budú riešené v ďalšom stupni prípravy projektu, keď bude upresnená trasa a presne identifikované čísla dotknutých parciel. Výkup pozemkov bude prebiehať na podklade súdnoznaleckých posudkov v trhových cenách a pozemky sa budú vykupovať ako stavebné pozemky. Vedením trasy narušené prístupové cesty k pozemkom budú zrekonštruované alebo preložené tak, aby sa zachoval prístup k pozemkom. Nevyužiteľné pozemky budú po dohode odkúpené.

Nakoľko navrhovaná trasa zasiahne do miestnych vodných zdrojov a ich prípojok, z ktorých sú zásobované niektoré rodinné domy, bude navrhovateľom zabezpečená adekvátne náhrada.

Problém hluku bude riešený vypracovaním upresnenej hlukovej štúdie pre navrhovanú činnosť s návrhom presných geometrických parametrov a zvukovoizolačných vlastností protihlukových stien. Po ukončení výstavby počas prevádzky bude realizovaný monitoring hluku, ktorý preukáže účinnosť protihlukových opatrení.

Viacerí občania konštatovali obavy zo zvýšenia koncentrácie emisií z výfukových plynov a zvýšenia prašnosti v dôsledku priblíženia dopravy k obydliam. Rozptylová štúdia (doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc., 05/2008), ktorá je súčasťou správy o hodnotení, neprekročila prekročenie limitných hodnôt CO a NO<sub>2</sub> ani vo výhľadovom období. Najvyššiu koncentráciu predpokladá v roku 2020, potom budú koncentrácie CO a NO<sub>2</sub> klesať v súvislosti so zlepšením technického stavu vozidiel, viac u CO ako u NO<sub>2</sub>. Uvedená rozptylová štúdia nerieši koncentráciu prachových častíc PM10, PM2,5 a benzénu. Na potrebu doplnenia rozptylovej štúdie o prachové častice a benzén upozornilo MŽP ČR, odbor ochrany ovzduší.

Otázky týkajúce sa organizácie stavebnej dopravy počas výstavby bude riešiť plán organizácie výstavby po dohode s dotknutými obcami, ktoré stanovujú podmienky pre dodávateľov stavby.

Požiadavku starostu obce Dolné Kočkovce, že obec trvá na vybudovaní podchodu pre peších a malú poľnohospodársku techniku popod rýchlostnú cestu R6 pre zabezpečenie prístupu na pozemky medzi kanálom Váhu a rýchlostnou cestou bude potrebné riešiť alternatívnym riešením. Vzhľadom na výškové vedenie už vybudovanej komunikácie R6, nedostatočný priestor medzi R6 a kanálom Váhu na vybudovanie podjazdu, vysokú hladinu podzemnej vody a problém so zatápaním územia je výstavba nového podjazdu popod existujúcu cestu v požadovanom mieste problematická. Požadovaný prístup je zabezpečený podchodom o cca 500 m ďalej k Matadoru. Je možné dobudovať novú prístupovú cestu, viesť ju súbežne popri R6 a napojiť ju na podjazd pri Matadore.

Požiadavka obcí Beluša a Dolné Kočkovce vybudovať priepustý podchod popod rýchlostnú cestu bude konkrétne riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, keď bude vykonaný hydrogeologický prieskum a navrhnuté konkrétne protipovodňové úpravy.

Obcou Lednické Rovne požadované prepojenie ciest I/49 a II/507 je súčasťou návrhu rýchlostnej cesty a jej hodnotenia.

Vo všeobecnosti občania dotknutých obcí vyjadrili podporu výstavbe rýchlostnej cesty v čo najskoršom termíne.

Navrhovaná trasa v dvoch miestach zasahuje do ochranného pásma vodárenského zdroja. V km 10,8 sa križovatka Mestečko nachádza v ochrannom pásme II. stupňa vodárenského zdroja Vrt HVD-2 obecného vodovodu obce Dohňany a v km 4,5 po cca 14,5 zasahuje do ochranného pásma II. a III. stupňa záložného vodárenského zdroja pre mesto Púchov. Z tohto dôvodu bude potrebné pre rozhodnutie o umiestnení stavby urobiť hydrogeologický posudok, predmetom ktorého bude posúdenie, či navrhovaná stavba a činnosti s ňou súvisiace negatívne neovplyvní množstvo a kvalitu vody vo vodárenských zdrojoch, a to počas výstavby a aj prevádzky cesty R6 vrátane posúdenia pre návrh optimálnej úrovne ochrany. Na ochranu podzemných a povrchových vôd upozorňuje aj MŽP ČR, odbor ochrany vôd a v prípade, že by navrhovaný zámer mohol mať vplyv na česko-slovenské hraničné vody, požaduje zámer prejednať so slovenskou stranou podľa Dohody medzi Českou a Slovenskou vládou. Hydrogeologický posudok by mal posúdiť možné ovplyvnenie podzemných vôd navrhovanou činnosťou pozdĺž celej trasy.

Vzhľadom na to, že navrhovaná trasa kolide s nadregionálnymi biokoridormi č. I. Biele Karpaty-Javorníky a č. II. Váh, križuje regionálny biokoridor č. X. Biele Karpaty-Javorníky a okrajovo sa dotýka hydrického biokoridoru č. XI. Biela voda je predpoklad, že naruší migračné možnosti hlavne veľkých, ale aj malých cicavcov a obojživelníkov. V správe o hodnotení sú uvádzané tieto terestrické aj hydrické biokoridory, sú navrhnuté opatrenia pre zmiernenie bariérového efektu líniovej stavby pre živočíchy. V rámci riešenia veľkých cicavcov nie sú však konkrétne spomínané veľké šelmy ako vlk obyčajný, medveď hnedý a rys ostrovid, ktoré patria k chráneným druhom a ich výskyt je preukázaný v zalesnených pohoriach pozdĺž štátnej hranice SR/ČR. Z tohto hľadiska bude potrebné doriešiť opatrenia na zabezpečenie skutočného zpriechodnenia rýchlostnej cesty pre chránené šelmy na základe výskumu zameraného na využívanie migračného koridoru v problémovom úseku pozdĺž štátnej hranice aj napriek tomu, že v hodnotenom území terestrický nadregionálny biokoridor je už prerušený súčasnou cestou I/49 a železničnou traťou. Záťah do biotopov vlka obyčajného, medveďa hnedého a rysa ostrovida, ktorí sú chránenými živočíchmi, bude potrebné doložiť výnimkami podľa § 40 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Navrhovaná trasa na území Slovenskej republiky nezasahuje do území európskeho významu, územia európskeho významu sa v trase nevyskytujú. Hodnotené územie nezasahuje do žiadnych navrhovaných Chránených vtáčích území tvoriacich sústavu chránených území NATURA 2000. Z tohto dôvodu nie je potrebné správu o hodnotení dopĺňať o tieto údaje.

Z Českej republiky od obce Lačnov a dvoch občianskych združení vzišla požiadavka vzhľadom na návязnosť slovenskej R6 na českú R49, spracovať posúdenie vplyvov na životné prostredie pre celý úsek Púchov – št. hranica SR/ČR – Fryštát. V Slovenskej republike je celý navrhovaný úsek R6 v dĺžke 23,202 km posudzovaný v jednom celku, v Českej republike je navrhovaná rýchlostná cesta R49 dĺžky 58,771 km rozdelená do šiestich stavieb, ktoré sú zvlášť posudzované. Stavebné práce na prvej časti rýchlostnej cesty R49 v úseku Hulín – Fryštát boli začaté v októbri 2008. Ostatné úseky sú v procese posudzovania. Celá trasa R49/R6 predstavuje líniovú stavbu o dĺžke takmer 82 km, ktorá prechádza rôznorodým územím cez dva samostatné štáty a jej vplyvy na prvky prírodného prostredia, obyvateľov, krajinu a pod. sú z titulu jej umiestnenia rôzne. História prípravy dopravného ťahu R49/R6 siaha do roku 2004, keď po spoločnom vstupe oboch republík do Európskej únie si hospodársky rozvoj oboch republík vyžaduje kapacitné dopravné prepojenie diaľnic D1 medzi ČR a SR. Dochádza k prehodnoteniu významu rýchlostnej cesty R49/R6 a česká strana pripravuje budovanie rýchlostnej cesty R49 Hulín – št. hranica ČR/SR ako súčasť siete diaľnic a rýchlostných ciest s dôrazom na napojenie na diaľničnú sieť v SR. V septembri roku 2004 bola dokončená štúdia realizovateľnosti a účelnosti, na ktorej základe bola dňa 20.09.2004 v Zlíne uzavretá Dohoda medzi vládami Slovenskej republiky a Českej republiky na úrovni ministrov oboch krajín o prepojení diaľnic D1 na českej strane od budúcej hulínskej križovatky a diaľnice D1 na slovenskej strane pri obci



Beluša rýchlostnou cestou R49/R6. Príprava rýchlostnej cesty R6 Púchov št. hranica SR/ČR na Slovensku sa realizuje v súčinnosti s českou stranou. Z uvedených dôvodov a vývoja prípravy dopravného ťahu R49/R6 je málo pravdepodobné, že bude celý úsek o dĺžke takmer 82 km posudzovaný v jednom celku.

V niektorých stanoviskách od občanov a občianskych združení z Českej republiky bolo poukázané na nedostatok správy o hodnotení v uvedení zdroja výskumu analýzy dopravnej intenzity v kapitole – Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala. Tiež požadovali multikriteriálnu analýzu dopravy pre západnú časť Slovenskej republiky a východnú časť Českej republiky. V spomenutej kapitole uvedenie zdroja chýba. V správe o hodnotení však zdroj dopravných intenzít (Výsledky celoštátneho sčítania dopravy, SSC, 2005) uvedený je, v kapitole – Charakteristika súčasného stavu životného prostredia v podkapitole – Doprava a dopravné plochy. Výhľadové dopravné intenzity a výsledky z dopravných analýz sú čerpané z Technickej štúdie Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR (GEOCONSULT, s.r.o., Bratislava, 05/2005) a zo Studie provediteľnosti a účelnosti Rychlostní cesta R49/R6 Hulín – Púchov (Mott MacDonald Praha, s.r.o., 09/2006), ktoré sú v správe o hodnotení uvedené v texte ako podklad pre vypracovanie správy o hodnotení v kapitole II. - Základné údaje o zámere a taktiež sú uvedené v kapitole XII. – Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení. Dopravná analýza je riešená v uvedených štúdiách. Cieľom dopravnej analýzy bolo spracovanie prognózy predpokladaného rastu intenzít dopravy, ich rozdelenie medzi novú rýchlostnú cestu a existujúcu cestu a porovnanie očakávaného zaťaženia s prípustnými intenzitami na konkrétnych úsekoch a rozhodujúcich križovatkách. Spracovanie prognózy výhľadových intenzít bolo uskutočnené na základe rastových koeficientov na jednotlivých úsekoch ciest na základe zistených ročných priemerov denných intenzít, ktoré sa zisťujú každých päť rokov na jednotlivých úsekoch existujúcej cestnej a diaľničnej siete. Pre výpočet výhľadových záťaží do roku 2040 boli použité výhľadové koeficienty Ředitelství silnic a dálnic pre ČR a Slovenskej správy ciest pre SR. Podľa posúdenia dopravného riešenia jednotlivých úsekov z hľadiska kapacity na celej trase R49/R6 vyplýva, že k roku 2015 je vyžadovaná nutnosť štvorpruhovej komunikácie v úseku Hulín – Fryštát (R49) a pre ostatný úsek Fryštát (R49) – Beluša (R6) intenzity dopravy k roku 2015 preukázali dostatočnosť dvojpruhovej komunikácie. Intenzity dopravy k roku 2040 signalizujú nutnosť rozšírenia rýchlostnej cesty na štvorpruh na celom úseku R49/R6. Termín rozšírenia však bude následne upresnený podľa skutočného rastu dopravy na novej rýchlostnej ceste R49/R6.

Ostatné stanoviská dotknutých orgánov upozornili hlavne na potrebu dodržiavania platnej legislatívy v oblasti svojej pôsobnosti, prípadne mali pripomienky všeobecného charakteru, ktoré sú predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

Navrhovaná rýchlostná cesta R6 je súčasťou siete rýchlostných ciest SR ustanovenej v uznesení vlády SR č. 161/2001 Z.z. Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR bude nadväzovať na rýchlostnú cestu R49 Hulín – štátna hranica SR/ČR v Českej republike. Česká a Slovenská republika podpísali dňa 20.09.2004 Dohodu medzi vládou Slovenskej republiky a Českej republiky o prepojení rýchlostnej cesty R6 a rýchlostnej cesty R49 na slovensko-českej štátnej hranici.

Po spoločnom vstupe SR a ČR do Európskej únie a realizácii významných investičných aktivít v oboch republikách (Kia-Huundai, Škoda, Peugeot, a pod.) dochádza na súčasnej ceste I/49, ktorá predstavuje spojenie SR a ČR v smere východ – západ v oblasti Trenčianskeho a Zlínskeho kraja k zvýšeniu intenzity dopravy, najmä tranzitnej. Súčasná cesta I/49 prechádza v hodnotenom úseku na území SR priamo cez sídelné útvary, má nevyhovujúci technický stav z hľadiska smerového a výškového vedenia, povrchu vozovky a šírkových závad. Nárast dopravy predstavuje negatívne vplyvy pre dotknuté obce zvyšovaním hluku z dopravy a emisií z výfukových plynov. Doprava na komunikácii je postihnutá zvyšovaním energetických a časových strát účastníkov dopravy a zvýšenou nehodovosťou.

Spojenie Slovenskej a Českej republiky v smere východ – západ bolo v pôvodnej Československej republike plánované po diaľnici D1 Praha – Brno – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina. Po vzniku dvoch samostatných republík bol tento úsek D1 vylúčený. Navrhovaný ťah R49/R6 predstavuje dnes prepojenie diaľnic D1 v ČR a D1 v SR, ktoré sú v tejto časti republík vedené takmer súbežne so štátnou hranicou v smere juh – sever. Navrhovaná rýchlostná trasa R49/R6 bude okrem súčasnej diaľnice D2 druhým kapacitným prepojením oboch republík. Ďalším dôvodom umiestnenia navrhovanej činnosti v hodnotenom území je predpokladané zvyšovanie dopravných intenzít v dôsledku plánovaného rozšírenia výroby podniku Continental Matador, a.s., spojeného s distribúciou produktov nákladnou tranzitnou dopravou nielen na domáci trh, ale aj k zahraničným odberateľom. Potreba realizácie R6 vyplýva aj v náväznosti na rozvoj priemyselných aktivít v Českej republike. Príprava rýchlostnej cesty R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR sa v Slovenskej republike realizuje v súčinnosti s českou stranou nadviazaním na R49. V roku 2007 bola do Bruselu podaná spoločná žiadosť ČR a SR o zaradenie ťahu R49/R6 Hulín – Beluša do európskej siete TEN, ktorá sa bude najbližšie aktualizovať v roku 2010.

#### *Súčasne predkladané varianty zámeru*

Navrhovaná činnosť je riešená v jednom variante s celkovou dĺžkou 23 202,0 m.

Toto riešenie trasovania rýchlostnej cesty R6 vyplynulo z Rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 2278/04-1.6/ml zo dňa 26. 08. 2004 a pripomienok obyvateľov dotknutých obcí a organizácií k zámeru, (EKOJET s. r. o., 2004). Súčasťou stavby R6 bude aj prepojenie s cestou II/507.

Začiatok a koniec úseku navrhovanej trasy je daný. Trasa R6 začína nadviazaním na vybudovanú kosodĺžnikovú križovatku Dolné Kočkovce na diaľničnom privádzači Púchov (na D1). Koniec úseku je na štátnej hranici SR/ČR, kde nadviaže na rýchlostnú cestu R49 na českej strane. Trasa rýchlostnej cesty na území SR je vedená mimo sídelných útvarov, nezasahuje žiadne európsky významné lokality. Priamo v hodnotenom území sa nenachádzajú ani veľkoplošné, príp. maloplošné chránené lokality. Najbližšia je Javornická časť CHKO Kysuce a severný okraj CHKO Biele Karpaty. Významným stretom navrhovanej cesty je oblasť sútoku riek Váh a Biela voda, kde sa nachádza regionálny a nadregionálny hydrický biokoridor. Celú túto časť prekonáva trasa už existujúcim mostným objektom. Stavbou môžu byť nepriamo dotknuté CHKO Kysuce, Biele Karpaty na území SR a na území ČR CHKO Beskydy a Biele Karpaty v oblasti štátnej hranice SR/ČR, kde sa nachádza nadregionálny terestrický biokoridor Veľký Javorník - Biele Karpaty, ktorý trasa pretína. Opatrenia, ktoré eliminujú tento negatívny vplyv budú po prešetrení výskytu chránených živočíchov v priebehu ďalšej prípravy stavby prekonzultované s príslušnými orgánmi ochrany prírody. Podobne bude postupované aj v ostatných prípadoch zásahu trasy do migračných biokoridorov živočíchov. Z hľadiska ochrany vodných zdrojov boli identifikované strety s vodnými zdrojmi, resp. s pásmami ich hygienickej ochrany. Preto budú spracované odborné hydrogeologické posudky k predmetným vodným zdrojom. Zasiahnuté lokálne zdroje pitnej vody budú adekvátne nahradené.

Z priebehu posudzovania vyplynulo, že navrhovaná trasa je v porovnaní s nulovým variantom optimálnym riešením. Z došlých stanovísk zo Slovenskej republiky a z verejných prerokovaní správy o hodnotení vyplynulo, že ani jeden subjekt nebol proti navrhovanej činnosti. Najzávažnejšie pripomienky boli od občanov niektorých obcí a týkali sa požiadavky odklonu trasy v niektorých úsekoch z dôvodu zásahu do pozemkov, prípadne nutných asanácií rodinných domov. Vybratý variant, ktorý vznikol po pripomienkach k zámeru predmetnej činnosti, zredukoval počet nutných asanácií na štyri. Aj napriek tomu bude v ďalšom stupni prípravy stavby technicky, ekonomicky a environmentálne posúdená reálnosť posunu trasy o požadovaných cca 200 – 400 m smerom do svahu, ďalej od obydľí. Ďalšie pripomienky sa týkali obavy z hluku a emisií z dopravy. Konkrétne protihlukové opatrenia budú navrhnuté v ďalšom stupni projektu na základe upresnenej hlukovej štúdie. Tiež bude doplnená rozptylová štúdia o prachové častice a benzén. Rozptylová štúdia spracovaná pre potreby správa o hodnotení nepreukázala prekročenie limitných hodnôt skúmaných emisií.

Zo stanovísk z Českej republiky vyplynulo, že niektoré občianske združenia, občania a obec Lačnov požadujú doplnenie prípadne prepracovanie správy o hodnotení o vplyvy trasy na niektoré prvky prírodného prostredia a multikriteriálnou dopravnou analýzou preukázať zmysluplnosť budovania dopravnej trasy R49/R6. Keďže riešenie navrhovaného zámeru rýchlostnej cesty R49/R6 vychádza zo štúdií, ktoré boli spracované pre predmetnú činnosť v rokoch 2005 a 2006 a ich obsahom je aj dopravno-inžinierska analýza, predpokladá sa, že potreba vybudovania trasy R49/R6 bola z hľadiska vývoja dopravy v súvislosti s hospodárskym rozvojom oboch štátov v hodnotenom území preukázaná. Podľa dopravnej analýzy intenzity dopravy do roku 2015 je na území SR preukázaná dostatočnosť dvojpruhovej komunikácie. Predpokladané dopravné intenzity v roku 2040 signalizujú nutnosť rozšírenia rýchlostnej cesty na štvorpruh. Termín rozšírenia rýchlostnej cesty na plný profil – štvorpruh bude upresnený podľa skutočného rastu dopravy na novej rýchlostnej ceste R49/R6. Predpokladaný zásah do migračných koridorov veľkých šeliem, ktorý nebol v správe o hodnotení konkrétne riešený, bude v ďalšej etape prípravy stavby spracovaný na základe prieskumu zameraného na výskyt týchto chránených druhov živočíchov s následným návrhom potrebných opatrení na elimináciu negatívneho vplyvu navrhovanej trasy na ich životný priestor. Ostatné stanoviská od orgánov štátnej správy a miestnej samosprávy z Českej republiky nepožadovali prepracovanie správy o hodnotení, boli súhlasné bez pripomienok alebo s pripomienkami.

Je možné konštatovať, že hodnotené územie pre výstavbu navrhovanej komunikácie je z hľadiska záujmov ochrany zložiek životného prostredia stredne citlivé. Po komplexnom posúdení očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti je možné rozhodnúť o realizácii navrhovanej činnosti pri dodržaní navrhnutých opatrení na zmiernenie, elimináciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov na životné prostredie. Realizáciou navrhovanej činnosti sa očakáva odľahčenie dotknutých obcí od nákladnej tranzitnej dopravy, úspora prevádzkových nákladov vozidiel a času užívateľov komunikácie, zníženie nehodovosti a plynulosť dopravy. Vybudovaním navrhovanej trasy dôjde k lepšej obslužnosti širšieho okolia a ku kapacitnému dopravnému prepojeniu Slovenskej a Českej republiky s významným vplyvom pre medzinárodnú dopravu.

Všetky návrhy opatrení a relevantné pripomienky dotknutých subjektov sú zahrnuté v kapitole V. 3. tohto záverečného stanoviska.

Navrhnuté opatrenia sú realizovateľné, niektoré je potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy doriešiť na základe vypracovania štúdií pre konkrétnu oblasť. Realizácia stavby je z hľadiska vplyvov na životné prostredie prijateľná, v celospoločenskom vnímaní potrebná a všeobecne verejnosťou očakávaná.

Realizácia stavby objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia i keď minimálnymi. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou poprojektovou analýzou, je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných aj reálne existujúcich negatívnych vplyvov počas výstavby a prevádzky v posudzovanej trase, a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov stavby v posudzovanom území.

## 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre monitorovanie vplyvov navrhovanej činnosti je potrebné vypracovať **projekt monitoringu**. Projekt monitoringu zahŕňa sledovanie vplyvov rýchlostnej komunikácie v rôznych štádiách realizácie a prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia. Monitorovanie by malo obsahovať:

### - monitoring hluku

Počas prevádzky rýchlostnej komunikácie sa bude robiť monitoring hluku na vybraných miestach jedenkrát ročne v priebehu dvoch rokov od sprevádzkovania, ktorý preukáže

účinnosť navrhnutých protihlukových opatrení, prípadne potrebu nových protihlukových opatrení.

#### **-monitoring dopravy**

Počas prevádzky rýchlostnej cesty realizovať kontinuálny monitoring dopadu jej prevádzky na intenzitu a kvalitu dopravy na okolitých komunikáciách a aj na jej samotnom telese.

#### **-monitoring vôd**

Počas výstavby a prevádzky cestnej komunikácie sledovať prietoky a kvalitu vody v tokoch na miestach vyústenia odpadovej vody z povrchového odtoku, a to nad a pod jej vyústením do povrchového toku.

Na základe ustanovení § 36 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 so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 36, 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 § 36 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

## **VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska**

Ing. Milan Luciak

odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na ŽP  
Ministerstvo životného prostredia SR

odbor pozemných komunikácií

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

### **2. Potvrdenie správnosti údajov**

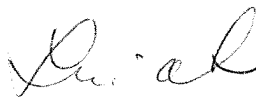
Mgr. Daniela Žišková

poverená riadením odboru posudzovania  
a hodnotenia vplyvov na ŽP

Ministerstvo životného prostredia SR

### **3. Dátum vydania záverečného stanoviska:**

9. 3. 2009



**MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR**  
nám. Ľudovíta Štúra 1  
812 35 BRATISLAVA

- 14 -