

Navrhovateľ:

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



“Rýchlostná cesta R5 Svračinovec - št. hranica SR/ČR”

Zámer EIA

Apríl 2008

Spracovateľ dokumentácie:

EKOJET spol. s r.o.
priemyselná a krajinná ekológia



Čajakova 25, 811 05 Bratislava, Slovenská republika

Tel.:(+421 2) 52 62 00 22

Fax:(+421 2) 52 62 00 23

e-mail: info@ekojet.sk

www.ekojet.sk

Úvod

Predmetom tohto zámeru EIA je výstavba rýchlostnej cesty R5 v úseku Svrčinovec – št. hranica SR/ČR. Zámer je vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z.

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
4. Oprávnený zástupca navrhovateľa:	Ing. Daniela Pyszková
5. Kontaktná osoba a miesto konzultácie:	Ing. Tibor Samec, Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava, tel. č.: 02 / 434 32 32

II. Základné údaje o zámere

1. Názov

„Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“

2. Účel

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R5 v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR je nájsť vhodné vedenie nového koridoru cesty medzinárodného významu v predmetnom úseku, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutého sídelného útvaru.

3. Užívateľ

Motoristická verejnosť.

4. Charakter navrhovanej činnosti

V zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. činnosť: „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR, predstavuje novú činnosť v danom území.

5. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Hodnotená činnosť je umiestnená na území Žilinského kraja, územného obvodu Čadca. Trasa hodnotenej činnosti v jednotlivých variantoch je umiestnená v katastrálnom území obce Svrčinovec.

Začiatok úseku hodnotenej činnosti a tým aj začiatok trasovania navrhnutých variantov je umiestnený v mieste navrhovanej diaľničnej križovatky Svrčinovec, resp. jej vetiev, ktorá je súčasťou stavby „D3 Svrčinovec – Skalité“, koniec hodnotenej činnosti je umiestnený na súčasnej ceste I/11 na štátnej hranici SR s ČR.

6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti (mierka 1:50 000)

Prehľadná situácia sa nachádza v Prílohách - pozri mapa č.1.

7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaná doba začatia výstavby..... v roku 2010
Predpokladaná doba ukončenia výstavby..... do roku 2012
Predpokladaná doba skončenia prevádzky nie je stanovená

8. Stručný opis technického a technologického riešenia

8.1. Popis jednotlivých navrhovaných variantov

Trasa navrhovanej činnosti v úseku Svrčinovec – št. hranica SR/ČR je navrhovaná v nasledujúcich variantoch:

- 1) variant 1 – (zelený).....kategória R 22,5/70 (štvorpruh),
- 2) variant 2 – (fialový).....kategória R 22,5/70 (štvorpruh),
- 3) variant 1a – (červený).....kategória C11,5/70 (dvojpruh) - I. etapa výstavby zeleného variantu v polovičnom profile.

Výstavba navrhovanej činnosti sa plánuje v rovnakom období ako diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité.

8.1.1. Variant 1 – (zelený):

Celková dĺžka trasy zeleného variantu predstavuje 1 983,0 m.

Trasa zeleného variantu začína v navrhovanej križovatkovej vetve „A“ pripravovanej križovatky D3 Svrčinovec v staničení km -0,895. V úseku km -0,6 až km -0,1 prekonáva existujúcu cestu I/11, navrhovanú vetvu „B“ pripravovanej križovatky D3 Svrčinovec a Šlahorov potok mostným objektom. Ďalej bude trasa zeleného variantu vedená súbežne so železničnou traťou a existujúcou cestou I/11 v západnom smere od nej a napojí sa na ňu pred colným priestorom na hranici SR/ČR.

Nová trasa rýchlostnej cesty R5 bude napojená na diaľnicu D3 sústavou mimoúrovňových križovatkových vetiev (budované jednak v rámci diaľnice D3, ako aj v rámci navrhovanej investície), pričom bude zabezpečené bezkolízne prepojenie všetkých požadovaných smerov, t.j. v smere na Žilinu, Poľsko a Českú republiku. Výstavba mimoúrovňových križovatiek umožní aj napojenie miestnej dopravy zo Svrčinovca na koridor diaľnice D3 v smere na Žilinu a v smere na susedné Poľsko. Napojenie miestnej dopravy do Českej republiky bude realizované po existujúcej ceste I/11.

8.1.2. Variant 1a – (červený):

Celková dĺžka trasy červeného variantu je 1 266,0 m.

Variant 1a – (červený) predstavuje 1. etapu výstavby variantu 1 (zelený) a to v kategórii C 11,5/70 ako cesta s neobmedzeným prístupom. Na základe dopravných prognóz bolo preukázané, že v časovom horizonte 15 – 20 rokov bude postačovať vybudovanie rýchlostnej cesty R5 v polovičnom profile (dvojpruh). V tejto prvej etape bude R5 provizórne napojená na existujúcu cestu I/11 v jej začiatočnom, resp. koncovom úseku. Variant 1a – (červený) umožňuje v budúcnosti dobudovať jeho trasu na rýchlostnú cestu, t.j. komunikáciu s obmedzeným prístupom.

V rámci stavby diaľnice D3, ktorá bude realizovaná súčasne s výstavbou navrhovanej činnosti, je navrhovaná úprava existujúcej cesty I/11 v rozsahu nevyhnutnom pre vybudovanie križovatky D3

Svrčínovec. Na konci tejto úpravy pred zastavanou časťou obce Svřčinovec – časť Zatky (začiatok trasovania červeného variantu) sa trasa variantu -1a odkláňa západne od existujúcej cesty I/11 a je vedená v súbehu s existujúcou železničnou traťou č.127 Čadca – Bohumín. Pred colným priestorom sa trasa červeného variantu opäť napája na súčasnú cestu I/11, pozri grafické prílohy Zámeru.

Existujúca cesta I/11 prechádzajúca cez obec v pôvodnom stave bude využívaná viacmenej ako miestna komunikácia. Na navrhovanú trasu červeného variantu bude existujúca cesta I/11 napojená dvoma úrovňovými stykovými križovatkami v staničení trasy km 0,200 a km 1,025.

8.1.3. Variant 2 – (fialový):

Celková dĺžka trasy fialového variantu je 1 132,0 m.

Začiatok trasovania (km -0,442) variantu 3 bude umiestnený v mieste osadenia križovatkovej vetvy „B“ pripravovanej križovatky D3 Svřčinovec, vid'. grafické prílohy Zámeru. V úseku km -0,350 až 0,225 bude s využitím mostného objektu na vetve „B“ v rámci stavby D3 Svřčinovec prekonávaný Šlahorov potok a existujúca cesta I/11. Po prekonaní existujúcej cesty I/11 bude od nej koridor fialového variantu odklonený vo východnom smere a bude vedený ponad existujúcu zástavbu rodinných domov obce Svřčinovec – časť Zatky. Pred colným priestorom sa koridor fialového variantu opäť napojí na súčasnú cestu I/11.

Nová trasa rýchlostnej cesty R5 bude napojená na diaľnicu D3 sústavou mimoúrovňových križovatkových vetiev (budované jednak v rámci diaľnice D3, ako aj v rámci navrhovanej investície), pričom bude zabezpečené bezkolízne prepojenie všetkých požadovaných smerov, t.j. v smere na Žilinu, Poľsko a Českú republiku.

Výstavba mimoúrovňových križovatiek umožní aj napojenie miestnej dopravy zo Svřčínovca na koridor diaľnice D3 v smere na Žilinu a v smere na susedné Poľsko. Napojenie miestnej dopravy do Českej republiky bude realizované, s využitím jestvujúcej cesty I/11.

8.1.4. Ďalšie študované varianty

a) rozšírenie jestvujúcej cesty I/11 na 4 – pruhovú komunikáciu

V prípade rozšírenia jestvujúcej cesty I/11 na štvorpruhovú komunikáciu dôjde v zastavanom území obce Svřčinovec – časť Zatky k zhoršeniu hlukových a emisných pomerov. Rozšírenie cesty spôsobí zhoršenie prístupu na príľahlé pozemky, resp. nehnuteľnosti, ktoré sú na jestvujúcu cestu I/11 napojené. Zväčšenie šírky vozovky bude vyžadovať zabratie častí súkromných pozemkov.

Nevýhodou tohto riešenia je absencia odklonu tranzitnej, hlavne nákladnej kamiónovej dopravy z koridoru I/11 trasovaného cez intravilán obce. Širšia komunikácia môže vo väčšej miere spôsobovať riziko kolízie peších účastníkov premávky s automobilovou dopravou (zvýšenie hluku, emisií a pod.). S takýmto riešením nesúhlasí samospráva obce a aj dotknutí obyvatelia.

b) nulový stav bez realizácie R5 (koridor existujúcej I/11 s odstránením bodových závad)

Vzhľadom na predpokladaný termín začatia výstavby R5 (r. 2010) je racionálnejšie realizovať bezpečnostné opatrenia, úpravy na jestvujúcej ceste I/11 s cieľom zabezpečenia plynulosti

a bezpečnosti dopravy v dotyku s pešími účastníkmi cestnej premávky, ako jej prípadné rozšírenie na 4 – pruh. Ide o nasledujúce technicko – dopravné opatrenia:

- zvislé dopravné značenia – (napr. najvyššia dovolená rýchlosť, prechod pre chodcov),
- pri prechodoch pre chodcov umiestniť výstražné oranžové svetlo,
- výmena krytu vozovky, oprava vodorovného dopravného značenia.

Tieto úpravy je vhodné vykonať v čo najkratšom čase, t.j. pred výstavbou R5 – ide o nevyhnutné zlepšenie súčasného stavu.

8.2. Základné technické údaje o navrhovanej činnosti

Základné technické a technologické údaje o hodnotenej činnosti boli získané z Technickej štúdie „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“, (Alfa04 a.s., Bratislava, 02/2007).

Všetky tri navrhované varianty (variant červený, zelený a fialový) sú výhľadovo navrhnuté v šírkovom usporiadaní R 22,5 (plný profil - štvorpruh smerovo rozdelený), čomu zodpovedá aj celé technické riešenie. Dopravno - inžiniersky prieskum však nepreukázal potrebu budovania rýchlostnej cesty R5 v plnom profile, toto šírkové usporiadanie bude potrebné až vo vzdialenom časovom horizonte (po r. 2030). Preto je riešenie týchto variantov podrobnejšie rozpracované pre prvú etapu výstavby – polovičný profil kategórie R 11,5/70 a C 11,5/70. Pri tomto usporiadaní sa v mieste budúceho stredného deliaceho pásu navrhne nespevnená krajnica.

Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti

Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Základné technické požiadavky jednotlivých variantov navrhovanej činnosti (do r. 2030)

Variant	Šírkové usporiadanie	Kategória cesty	Návrhová rýchlosť (km/hod.)	Max. pozdĺžny sklon
Variant 1a - červený	2 – pruhová komunikácia	C 11,5/70**	70	6,0 %
Variant 1 – zelený		R 11,5/70*		
Variant 2 – fialový	2 – pruhová komunikácia	R 11,5/70*	70	4,5 %

Pozn.: * vybudovanie 4 – pruhovej komunikácie (R 22,5/70) podľa dopravných prognóz po r. 2030,

** I. etapa výstavby variantu 1 - (zelený).

Vzhľadom na náročný terén hodnoteného územia je navrhovaná rýchlosť 70 km/h, čo si vyžaduje pre navrhovanú rýchlostnú cestu R5 výnimku z normy STN 73 6101.

Charakteristika navrhovaných križovatiek

V rámci navrhovanej činnosti sú navrhované nasledujúce križovatky:

- *stykové úrovňové križovatky* – budú umiestnené v trase variantu 1a – (červený). V červenom variante budú realizované dve úrovňové stykové križovatky v staničení trasy km 0,200 a km 1,025,
- *mimoúrovňové križovatky* – s ich realizáciou sa počíta vo variante 1 – (zelený) a variante 2 – (fialový). Mimoúrovňové križovatky budú zapojené do križovatkových vetiev navrhovanej diaľničnej križovatky Svrčinovec (stavba D3).

Charakteristika mostných objektov

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej komunikácie v hodnotenom úseku Svčinovec – št. hranica SR/ČR. V prípade premostenia vodných prekážok budú mosty nadimenzované na prevedenie prietoku Q_{100} s požadovanou rezervou.

8.3. Základné údaje o hlavných ukazovateľoch navrhovanej činnosti

Súčasťou navrhovanej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch je výstavba mostných objektov, stykových neriadených križovatiek (variant 1a) a mimoúrovňových križovatiek (variant 1 a 2), protihlukových stien a ďalších hlavných ukazovateľov navrhovanej činnosti. Prehľad hlavných ukazovateľov navrhovanej činnosti v jednotlivých navrhovaných variantoch pre polovičný profil (R 11,5/70, resp. C 11,5/70) je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prehľad hlavných ukazovateľov hodnotených trás v jednotlivých variantoch pre polovičný profil (R 11,5/70, resp. C 11,5/70)

P.č.	Ukazovateľ	m.j.	Variant			
			Variant 1a – červený	Variant 1 – zelený	Variant 2 – fialový	
1.	Celková dĺžka trasy	km	1,266 90	1,983 21	1,132 13	
2.	Kubatúra výkopov	m ³	9 200	51 691	77 025	
3.	Kubatúra násypov	m ³	77 684	51 056	38 009	
4.	Zárubné a oporné múry – spolu	m	-	130	220	
	z toho zárubné múry	m	-	235	680	
5.	Mosty	počet	5	6	6	
		dĺžka	506	1 924	1 876	
6.	Tunely	celk. bm	-	-	-	
7.	Asanácia objektov	ks	-	-	2	
8.	Preložky a úpravy tokov -	spolu (m)	465	461	580	
	mimo zastavanej časti obce	m	130	266	430	
9.	Preložky inžinierskych sietí	celk. m	1 785	2 730	2 145	
10.	Trvalé zábery pôdy	ha	3,60	4,36	7,20	
11.	Protihlukové opatrenia	výmena okien	m ²	68,4	83,4	66,0
		protihluk. stena	m	900	1 310	1 310

8.4. Umiestnenie stavebných dvorov a depónií

Lokalizácia hlavného stavebného dvora nie je v súčasnosti určená a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Pre umiestnenie stavebného dvora navrhujeme využiť lokalitu v dotyku s výstavbou tunelového úseku (v blízkosti portálu tunela) v rámci stavby D3 v k.ú. Svčinovec.

Umiestnenie depónií počas stavby navrhovanej činnosti bude upresnené na základe výsledkov podrobného inžiniersko - geologického prieskumu a budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite

Rýchlostná cesta R5 je súčasťou siete rýchlostných ciest SR ustanovené v uznesení vlády SR č. 161/2001 Z.z. Urýchlenie prípravy a výstavby tejto rýchlostnej cesty je uložené v uznesení vlády SR č.1084/2007 Z.z. (Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010) a taktiež vyplynulo z rokovaní medzi SR – ČR o vybudovaní kapacitného cestného spojenia Žilina – Nošovice.

Potreba realizácie navrhovanej činnosti vyplynula aj v súvislosti s výstavbou diaľnice D3 Čadca – Skalité – Poľsko s návaznosťou na prepojenie diaľnice D3 so štátnou hranicou SR/ČR a taktiež v rámci spolupráce rozvoja automobilového priemyslu v SR a ČR (závod KIA Žilina, závod HYUNDAI Nošovice v Českej republike). V rámci spolupráce v automobilovom priemysle bude potrebné zabezpečovať vzájomnú dodávku produktov medzi oboma závodmi, ktorá bude spočívať najmä v tranzitnej nákladnej doprave, t.j. dôjde k zvýšeniu tranzitnej dopravy oproti súčasnosti. Na základe vyššie uvedeného bude potrebné vybudovať nový cestný koridor v úseku D3 – št. hranica SR/ČR s cieľom dosiahnutia selekcie nákladnej tranzitnej dopravy v súčasnosti prechádzajúcej po existujúcej ceste I/11 cez zastavanú časť obce Svrčinovec - Zatky od dopravy miestnej, zdrojovej a cieľovej.

Na území Českej republiky je v súčasnosti v prevádzke úsek I/11 Mosty u Jablunkova – obchvat po štátnu hranicu SR/ČR v kategórii S 11,5/80 o celkovej dĺžke 8,5 km. Na tento úsek bude koncom roka 2008 nadväzovať úsek I/11 Jablunkov – ochvat v kategórii S11,5/100 a dĺžke 5,2 km. V rokoch 2012 až 2014 budú dobudované úseky I/11 až po rýchlostnú cestu R48, ide o úseky: I/11 Hrádek – prietah (S11,5/80, dĺžka 3,4 km), I/11 Oldřichovice – Bystřice (S24,5/100, 6,0 km), I/11 Nebory – Oldřichovice (S24,5/100, 4,5 km) a preložka I/68 Třanovice – Nebory (S24,5/100, 6,0 km), pozri mapu č. 1b v prílohách. Týmto postupom bude na českej strane v horizonte do roku 2014 dobudovaná nová cestná sieť až po rýchlostnú cestu R48 prepájajúcu aglomerácie Frýdek - Místek – Nošovice, Český Těšín a hranicu PR/ČR.

Doprava na ceste I/11 prechádzajúca cez intravilán obce Svrčinovec - Zatky sa vyznačuje zvýšenou nehodovosťou, zhoršujúcim stavom znečistenia ovzdušia emisnými vplyvmi, ako aj neprípustným hlukovým zaťažením obyvateľstva žijúceho v dotknutej zastavanej časti obce Svrčinovec.

10. Celkové náklady

Tab.: Celkové predpokladané náklady navrhovanej činnosti pre navrhovaný polovičný profil (dvojpruh) - R11,5/70, resp. C11,5/70

Variant navrhovanej činnosti	Kategória navrhovanej činnosti	Celkové náklady navrhovanej činnosti v tis. Sk
variant 1– (zelený)	R 11,5/70	1 016 680
variant 1a – (červený)	C 11,5/70	516 266
variant 2 – (fialový)	R 11,5/70	1 367 131

11. Dotknutá obec

- obec Svrčinovec.

12. Dotknutý samosprávny kraj

- Žilinský samosprávny kraj.

13. Dotknuté orgány

- Ministerstvo životného prostredia SR,
- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,
- Krajský úrad v Žiline, príslušné odbory,
- Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Žiline,
- Krajský pozemkový úrad v Žiline,

- RÚVZ so sídlom v Čadci,
- Obvodný úrad Čadca, príslušné odbory,
- Obvodný úrad životného prostredia v Čadci,
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Čadci.

14. Povoľujúci orgán

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR,
- Krajský úrad v Žiline, príslušné odbory,
- Obecný úrad Svrčinovec.

15. Rezortný orgán

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zámer činnosti sa pripravuje s cieľom následného vydania územného rozhodnutia o umiestnení stavby pre navrhovanú činnosť v zmysle stavebného zákona.

17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Navrhovaná činnosť v úseku Svrčinovec – štátna hranica Slovenskej republiky s Českou republikou bude plniť významnú úlohu v medzinárodnej, najmä tranzitnej nákladnej doprave. Z medzinárodného hľadiska spája Slovenskú republiku s Českou republikou prostredníctvom diaľkového cestného hraničného prechodu Svrčinovec – Mosty u Jablunkova, ktorá je súčasťou medzinárodného ťahu E 75. Medzinárodný cestný ťah E 75 na území SR spája hlavné mesto Slovenskej republiky s regiónom Považia a Kysúc s návaznosťou na Českú republiku a Poľsko po osi Bratislava – Trenčín – Žilina – Čadca – Svrčinovec – št. hranica SR/ČR.

Vytvorenie schengenského priestoru umožňuje rozsiahlejšiu a širšiu hospodársku a kultúrnu spoluprácu krajín Európskej únie s voľným pohybom osôb bez kontrol na vnútorných hraniciach medzi jednotlivými členskými štátmi. Perspektívnym územím pre hospodársky rast je aj región Kysúc v prepojení na Moravsko – sliezsky región susednej Českej republiky. Navrhovaná činnosť zlepšuje cestnú infraštruktúru v tomto území.

Z hľadiska dopravného napojenia Slovenska na Európsky komunikačný systém hodnotíme výstavbu navrhovanej investície ako pozitívny vplyv presahujúci štátne hranice SR.

III. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Z hľadiska komplexného environmentálneho posudzovania vplyvov stavby a prevádzky hodnotenej rýchlostnej cesty v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR sme územie so šírkou 400 m od osi navrhovanej rýchlostnej cesty ohraničili koridorom a označili ho ako hodnotené územie.

Za bezprostredne dotknuté územie považujeme samotné teleso navrhovanej činnosti na úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR.

V predkladanom zámere sú obsiahnuté ďalšie potrebné regionálne informácie o širšom okolí posudzovanej činnosti a toto územie sme označili ako širšie okolie hodnoteného územia.

Podľa administratívneho členenia patrí hodnotené územie do Žilinského kraja a zasahuje nasledujúce katastrálne územie spadajúce pod územný obvod Čadca:

Územný obvod Čadca

- k.ú. Svrčinovec.

1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

1.1. Geomorfologické pomery

Hodnotené územie navrhovanej činnosti patrí podľa geomorfologického členenia (Mazúr, E., Lukniš, M., In: Atlas krajiny SR, 2002) do Alpsko – himalájskej sústavy, podsústavy – Panónska panva, do provincie Západné Karpaty, subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, do oblasti:

- Západné Beskydy:
 1. Jablunkovské medzihorie (celok).

Jablunkovské medzihorie je rozrezaná planina so sklonmi svahov 6° - 14°. Z hľadiska typologického členenia reliéfu jednotlivé varianty navrhovanej činnosti sú vedené územím erózne – denudačného reliéfu na rytmicky zvrstvených zlomovo - vrásových štruktúrach flyšových Karpát. Ide o planačno - fluvialny rozrezaný reliéf s výskytom zosuvov.

1.2. Geologické pomery

Na geologickej stavbe hodnoteného územia sa podieľajú, (podľa INGEO – ighp s.r.o., Žilina, január/2007):

- *kvartérne sedimenty* - sú zastúpené antropogénnym, fluvialnym a deluvialnym komplexom, v mieste svahových deformácií komplexom zosuvného delúvia. V nive Šlahorovho potoka je horninové prostredie tvorené ílom mocnosti 1,0 – 2,0 m a štrkom mocnosti 2,0 až 7,0 m. Deluvialne sedimenty svahov v dotknutom území a jeho bezprostrednom okolí sú tvorené ílom a kamenito – ílovitou suťou s predpokladanou mocnosťou 2,0 až 6,0 m,
- *flyšové pásmo (vonkajší paleogén)* - je reprezentovaný Magurským tektonickým celkom zastúpeným račanskou tektonickou jednotkou – zlínskym súvrstvom. Spomínané súvrstvie sa vyznačuje prevahou hrubých vrstiev ílovcov s vrstvami jemno až strednozrnných pieskocov.

Charakteristika geologickej stavby dotknutého územia je spracovaná podľa IG správy (INGEO – ighp s.r.o., Žilina, január/2007):

Variant 1a – červený

Začiatočný úsek trasy (km 0,0 až km 0,08) je budovaný fluvialnymi sedimentmi tvorenými jemnozrnnými zeminami. Predpokladaná mocnosť fluvialnych sedimentov je premenlivá v rozsahu 2,0 až 6,0 m. V úseku km 0,25 až km 1,13 prechádza červený variant cez územie porušené potenciálnymi zosuvmi. Ide o bočnú eróziu Šlahorovho potoka. Mocnosť zosuvného delúvia sa predpokladá v rozpätí cca 4,0 - 6,0 m. V zosuvnom delúviu sa môže vyskytovať podzemná voda s rôznymi vztlačovými účinkami. Hladina podzemnej vody vo fluvialnych sedimentoch sa vyskytuje v hĺbke 1,0 až 3,0 m pod povrchom terénu. Predkvartérne podložie v tomto úseku je tvorené paleogénnymi zvetranými ílovcami (mocnosti cca 1,0 - 2,0 m).

Variant 1 – zelený

Začiatočný úsek v km -0,7 až km -0,45 je situovaný v miernom svahu (zárubný múr s výškou 9,0 m), ktorý je budovaný deluvialnymi ílmi tuhej až pevnej konzistencie. Predpokladaná mocnosť deluvialnych sedimentov je cca 1,0 až 3,0 m. V ich podloží sa nachádzajú zvetrané paleogénne ílovce (mocnosť cca 1,0 až 2,0 m).

V km -0,40 až km -0,30 je trasa situovaná v nive Šlahorovho potoka s hrúbkou kvartérnych sedimentov cca 4,0 až 5,0 m. V ich podloží sa nachádzajú paleogénne zvetrané ílovce o mocnosti

cca 1,0 až 2,0 m. V úseku km -0,30 až km -0,35 trasa križuje Šlahorov potok, ktorého bočné svahy sú postihnuté aktívnou bočnou eróziou. Trasa zeleného variantu od km 0,10 kopíruje trasu červeného variantu a z hľadiska geologickej stavby územia má obdobný charakter.

Variant 2 – fialový

V úseku km -0,40 až km -0,20 je trasa fialového variantu vedená v území potenciálneho zosuvu, s predpokladanou mocnosťou zosuvného delúvia 5,0 až 7,0 m. Zosuvné delúvium je tvorené ílom rôznej plasticity, kamenito - ílovitou suťou a paleogénnymi ílovcami s výskytom pieskovcov.

V staničení km -0,06 až km 0,00 koridor vedie v miernom svahu (estakáda), tvorenom deluviálnymi sedimentmi. Predpokladaná mocnosť deluviálnych sedimentov je cca 1,0 - 3,0 m (možnosť svahového pohybu). V úseku km 0,17 až km 0,88 je koridor variantu 3 vedený v málo stabilnom území (úseky - km 0,17 až 0,20; km 0,30 až 0,55; km 0,65 až 0,75 a km 0,86 až 0,88). Trasa v týchto úsekoch bude prechádzať potenciálnymi zosuvmi so zamokreninami. Predpokladaná mocnosť deluviálnych sedimentov je cca 1,0 až 2,0 m. Koncové úseky trasy sú vedené v nive Šlahorovho potoka s hrúbkou kvartérnych sedimentov cca 4,0 až 5,0 m.

Z pohľadu inžiniersko - geologickej klasifikácie sa hodnotené územie nachádza v regióne Karpatského flyša, oblasti flyšových hornatín 19 – Moravsko – sliezske Beskydy. Prevažná časť hodnoteného územia leží v rajóne (D) – rajón deluviálnych sedimentov s prevažne jemnozrnnými zeminami. Povodie Šlahorovho potoka (najmä JV časť hodnoteného územia) leží v rajóne (F) – rajón údolných riečnych náplavov s prevažne štrkovitými zeminami.

Radón

Podľa mapy Prognóza radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) leží hodnotené územie na území so stredným radónovým rizikom.

1.2.1. Geodynamické javy

V hodnotenom území možno identifikovať viacero geodynamických javov rôzneho rozsahu a s rôznou intenzitou prejavu. Ide predovšetkým o seizmicitu a tektonické pohyby v území. Z hľadiska seizmicity patrí hodnotené územie do 6 - 7 °MSK-64 podľa STN 73 0036.

Procesy zvetrávania a erózie

Faktorom, ktorý negatívne ovplyvňuje životné prostredie hodnoteného územia, je výmoľová erózia. Vznik výmoľov podporilo odlesnenie územia a nevhodná kultivácia pôdy v poľnohospodárstve (odstránenie úhorov, likvidácia kríkových porastov a morfológických stupňov, nevhodný spôsob orby a výber pestovaných plodín na svahoch). Výmoľová erózia sa pomerne silno rozvíja počas krátkodobých intenzívnych dažďov v prostredí slabo spevnených hlinito - piesčitých delúvií a elúvií.

Svahové pohyby

Svahové deformácie sú v hodnotenom území vyvinuté najmä vo flyšových sedimentoch, ale aj v kvartérnych svahovinách. Svahové deformácie sú podmienené výskytom ílovcových hornín, nepriaznivým uložením vrstiev, konfiguráciou svahov, bočnou eróziou vodných tokov a množstvom zrážok. Územie ohrozené potenciálnymi zosuvmi sa v hodnotenom území nachádza v povodí Šlahorovho potoka.

1.2.2. Ložiská nerastných surovín

Surovinová základňa územného obvodu Čadca je limitovaná regionálnou geologickou stavbou územia (vonkajší flyš), ktorá je obmedzená na výskyt najmä tehliarskych surovín.

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

1.3. Pôdne pomery

1.3.1. Pôdne typy, druhy a ich bonita

Pôdne pomery hodnoteného územia sú závislé na substrátovo – reliéfovo – klimatických podmienkach. V hodnotenom území prevládajú nasledujúce pôdne typy:

Kambizem

V rámci hodnoteného územia sú najrozšírenejšou skupinou pôd na poľnohospodárskych aj lesných pôdach. Sú zastúpené subtypom *kambizem modálna* a *kambizem pseudoglejová*. Ide prevažne o stredne hlboké pôdy s humusovým horizontom s hrúbkou do 0,3 m so stredným obsahom humusu. Sú slabo kyslé až kyslé s rôznym obsahom štrku. Zrinitosť pôd je piesočnato-hlinitá, hlinitá a ílovito - hlinitá (stredne ťažké až ťažké pôdy).

Pseudogleje

Vyskytujú sa ostrovčekovito v spodných častiach svahov, na menších sklonoch so slabo priepustným podložíom. Ich zrinitosť v humusovom horizonte je hlinitá až ílovito-hlinitá (stredne ťažká až ťažká).

Fluvizeme

Je pôdnym typom recentných aluviálnych nív s vysokou hladinou podzemnej vody, často s periodickými záplavami. Vyskytujú sa najmä pozdĺž Šlahorovho potoka a ďalších tokov v okolí hodnoteného územia. Sú stredne hlboké až hlboké, majú stredný obsah humusu, najmä ak je na nich trvalý trávny porast. Zrinitosť sú v území piesočnato - hlinité až hlinité (stredne ťažké).

Antropické pôdy

Antropické pôdy sú skupinou pôd s prevládajúcim pôdotvorným procesom antropickým, ktorý znamená zásah človeka do prírodných pôdotvorných procesov. Prírodná pôda je narušená antropickými vplyvmi natoľko, že vznikla antropogénna pôda (pôdy záhrad, pôdy na umelých substrátoch, napr. navážky v sídlach a na rekultivovaných plochách, násypy železníc a ciest, zastavané plochy a plochy neumožňujúce rast rastlín – haldy, skládky odpadu a pod.).

1.3.2. Stupeň náchylnosti na mechanickú a chemickú degradáciu

Z hľadiska odolnosti pôd proti kompácii sú pôdy hodnoteného územia stredne odolné, zároveň sú stredne náchylné na acidifikáciu s vyššou pufrátnou schopnosťou. Proti intoxikácii kyslou skupinou rizikových kovov sú pôdy hodnoteného územia slabo odolné a proti intoxikácii alkalickou skupinou rizikových kovov pôdy vykazujú silnú odolnosť (Atlas krajiny SR, 2002).

V hodnotenom území sa prejavuje pôdna erózia (zosuvy) najmä v oblastiach s väčším sklonom územia na plochách nepokrytých vegetačným krytom a na pôdach málo odolných pred odnosom. V dotknutom území sa pôdna erózia vyskytuje v povodí Šlahorovho potoka (porušené svahy v dôsledku bočnej erózie vodného toku) .

1.4. Klimatické pomery

Podľa klimatického členenia Slovenska (Lapin, M., Faško, P., Melo, M., Šťastný, P., Tomlain, J., In: Atlas krajiny SR, 2002), patrí hodnotené územie do mierne teplej klimatickej oblasti, okrsk M 7 –

mierne teplý, veľmi vlhký, vrchovinový so studenou zimou, (január > 16°C, I_z >120, I_z – Končekov index zavlaženia, ročný úhrn zrážok: 800 – 1000 mm).

1.4.1. Ovzdušie

Teploty

Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu namerané z meteorologickej stanice v Čadci sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) teploty vzduchu v °C – stanica Čadca

ukazovateľ	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
priemer	-3,7	-2,3	1,2	6,3	11,4	15,0	16,2	15,5	11,9	7,5	3,0	-1,4	6,7

(Zdroj: SHMÚ)

Zrážky

Zrážkové údaje namerané z meteorologickej stanice v Čadci sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Priemerné mesačné (ročné) úhrny zrážok (mm) – stanica Čadca

ukazovateľ	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	ROK
priemer	56	53	50	66	88	121	126	100	67	58	66	65	915

(Zdroj: SHMÚ)

Veternosť

Prevládajúce smery vetra v hodnotenom území a jeho okolí sú severné a západné. Bližšie charakteristiky sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Priemerná častosť smerov vetra v ‰

Stanica	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
Čadca	133	92	44	47	56	98	111	74	345

(Zdroj: Zborník prác SHMÚ Bratislava, Zväzok 33/I)

Tab.: Priemerná rýchlosť vetra v m.s⁻¹

Stanica	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
Čadca	2,8	2,8	2,2	2,2	2,2	2,4	2,1	2,2	2,4

(Zdroj: Zborník prác SHMÚ Bratislava, Zväzok 33/I)

1.5. Hydrologické pomery

1.5.1. Povrchové vody

Hodnotené územie leží v povodí rieky Váh. Z hľadiska typu režimu odtoku (In: Atlas krajiny, 2002) patrí hodnotené územie do stredohorskej oblasti so snehovo - dažďovým typom režimu odtoku. Hodnotené územie a jeho širšie okolie je odvodňované miestnymi potokmi vlievajúcimi sa do rieky Kysuca, ktorá tvorí pravostranný prítok Váhu. Vybrané hydrologické údaje rieky Kysuca sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Vybrané hydrologické údaje rieky Kysuca

Tok - profil	Plocha povodia (km ²)	Dĺžka toku (km)	Minimálny prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)	Maximálny prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)	Priemerný prietok Q _a (m ³ .s ⁻¹)
Kysuca	1 053,0	66,3	0,84	850,0	17,3

(Zdroj: SHMÚ)

Hodnoteným územím preteká Šlahorov potok, ide o pravostranný prítok Čierňanky pretekajúcej cez východnú časť k.ú. Svčinovec mimo hodnoteného územia. Trasa navrhovanej činnosti v jednotlivých variantoch nepretína žiadny vodárenský tok v zmysle zákona č. 364/2004.

1.5.2. Vodné plochy

V dotknutom ani hodnotenom území sa vodné plochy nenachádzajú.

1.5.3. Podzemné vody

Hodnotené územie a jeho širšie okolie patrí do hydrogeologického regiónu – Paleogén a kvartér povodia Kysuce. Z hľadiska hydrogeologickej rajonizácie leží hodnotené územie v Rajóne PQ 028, subrajóne VH20 (s využitelným množstvom podzemných vôd $<0,20 \text{ l.s}^{-1}.\text{km}^{-2}$). Hydrogeologický rajón je budovaný prevažne horninami s malou puklinovou priepustnosťou a malou akumuláčnou schopnosťou.

Kvantitatívna charakteristika prietochnosti a hydrogeologickej produktivity je v hodnotenom území mierna $T=1 \times 10^{-4} \text{ m}^2. \text{s}^{-1} - 1 \times 10^{-3} \text{ m}^2.\text{s}^{-1}$, (In: Atlas krajiny SR, 2002).

Hydrogeologické pomery hodnoteného územia sú podmienené geologickou stavbou, litologickým charakterom hornín a stupňom ich zvetrania, morfológiou reliéfu a klimatickými pomermi. Akumulácia a obeh podzemnej vody v hodnotenom území sa sústreďuje najmä na priepustnejšie polohy na styku deluviálnych sedimentov so silne až celkom zvetranými paleogénnymi horninami. Hladina podzemnej vody sa vyskytuje v hĺbke 1,0 - 3,0 m pod povrchom terénu.

Paleogénne sedimenty vonkajšieho flyšového pásma predstavujú veľmi nízko zvodnené prostredie. Deluviálne sedimenty sú zastúpené prevažne hlinítokamenitými suťami, pričom hlinitá zložka je reprezentovaná prevažne ílovitou hlinou, čo spôsobuje veľmi slabú priepustnosť. Deluviálne sedimenty nepredstavujú významný kolektor podzemnej vody.

1.5.4. Pramene a pramenné oblasti

V hodnotenom území nie sú vytvorené predpoklady pre výskyt významnejších prameňov a pramenných oblastí. V dotknutom území navrhovanej činnosti (samotné teleso navrhovanej činnosti) sa nenachádzajú pramene a pramenné oblasti využívané pre zásobovanie obyvateľstva.

1.5.5. Termálne a minerálne pramene

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadny zdroj stolových, liečivých, minerálnych a geotermálnych vôd.

1.5.6. Vodohospodársky chránené územia a vodné zdroje

Územný obvod Čadca, v ktorom je navrhovaná činnosť umiestnená leží v CHVO (vodohospodársky chránená oblasť) Beskydy a Javorníky s celkovou rozlohou $1\,856,0 \text{ km}^2$.

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona NR SR č.364/2004 o vodách).

1.6. Fauna, flóra, vegetácia

Fytogeografické členenie

Podľa členenia Slovenska na fytogeograficko - vegetačné oblasti (In:Atlas krajiny SR, 2002) leží hodnotené územie v bukovej zóne, vo flyšovej oblasti a v turzovsko – jablunkovskom okrese.

Plocha hodnoteného územia

Reálnu vegetáciu v hodnotenom území tvoria nasledujúce prvky:

- poľnohospodárske plodiny – vyskytujú sa na orných pôdach (maloplošné oráčiny), záhradách a pod.,

- nelesná drevinová vegetácia – ide o líniovú brehovú vegetáciu alúvia Šlahorovho potoka a jeho prítokov a rozptýlenú nelesnú drevinovú vegetáciu,
- ruđerálna vegetácia – ide o vegetáciu na neupravených a nevyužívaných plochách s výrazným zastúpením synantropných druhov, napr. v blízkosti dopravných koridorov a pod.,
- trvalé trávnaté porasty – v hodnotenom území a jeho okolí tvoria podstatný podiel z rozlohy poľnohospodárskej pôdy (podhorská oblasť – lúky a pasienky),
- lesné porasty – v hodnotenom území a jeho blízkom okolí ide najmä o plochy kyslomilných bukových lesov viažucich sa na masív Jablunkovského medzihoria.

Zoogeografické členenie

Zoograficky z hľadiska limnického biocyklu patrí živočíšstvo hodnoteného územia do pontokaspickej provincie, podunajského okresu a stredoslovenskej časti. Z hľadiska terestrického biocyklu patrí živočíšstvo hodnoteného územia do provincie listnatých lesov a podkarpatského úseku, (In: Atlas krajiny SR, 2002).

V hodnotenom území navrhovanej činnosti je štruktúra spoločenstiev nerovnomerne až lokálne distribuovaná, prevažná časť hodnoteného územia mimo lesných spoločenstiev je využívaná ako lúky a pasienky, sčasti ako maloplošné oráčiny.

1.7. Chránené územia a ochranné pásma

V hodnotenom území navrhovanej činnosti (koridor 400 m od osi navrhovanej rýchlostnej cesty R5 v jednotlivých variantoch) sa maloplošné a veľkoplošné chránené územia, (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov) nevyskytujú. Trasa navrhovanej činnosti prechádza v celom úseku trasovania v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny.

Najbližším veľkoplošným chráneným územím v SR je CHKO Kysuce, ležiace cca 3,8 km v západnom smere od navrhovanej činnosti, vo vzdialenosti cca 2,5 km v západnom smere sa nachádza územie CHKO Beskydy ležiace v ČR. Najbližším maloplošným chráneným územím je PP Bukovský prameň, nachádzajúci sa v k.ú. mesta Čadca, cca 3,0 km južne od východnej časti hodnoteného územia.

Ochrana prírody v zmysle medzinárodných dohovorov (NATURA 2000)

Územia európskeho významu

V dotknutom území ani jeho bezprostrednom okolí sa územia európskeho významu nevyskytujú.

Navrhované chránené vtáčie územia

Dotknuté územie a jeho širšie okolie nezasahuje žiadneho chráneného vtáčieho územia.

RAMSARSKÁ KONVENCIA

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

1.8. Charakteristika biotopov a ich významnosť

Prehľad biotopov v hodnotenom území navrhovanej činnosti je spracovaný podľa Katalógu biotopov Slovenska (Stanová V., Valachovič M., 2002) a vyhlášky č. 638/2007, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Ide o nasledujúce biotopy:

Ls1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy

Ide o spoločenstvo jelšových lužných lesov takmer celoročne v zamokrenej pôde v predhorí na brehoch riek a potokov a na prameniskách. V hodnotenom území má rozšírenie v celom alúviu Šlahorovho potoka. Spoločenstvo lesných porastov je zaradené do triedy *Querco – Fagetea* Br.-Bl. Et Vlieger 1937, zväzu *Alno - Padion* Knapp 1942 a podzväzu *Alnenion – glutinoso – incanae* (Br. – Bl.) Oberdorfer, 1953. Porasty spoločenstva sú viacposchodové, pričom krovinné poschodie je bohaté na počet druhov. V bylinnej synúzii sa charakteristicky uplatňujú nitrofilné a hygrofilné druhy.

Druhové floristické zloženie:

Typickými zástupcami sú: jelša sivá (*Alnus incana*), jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrbka krehká (*Salix fragilis*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), baza čierna (*Sambucus nigra*), čerešňa vtáčia (*Padus avium*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*). V podraze sú zastúpené najmä tieto druhy: pichliač zelinový (*Cirsium oleraceum*), škarda močiarna (*Crepis paludosa*), ostrica oddialená (*Carex remota*), zádušník brečtanovitý (*Glechoma hederacea*), kuklík potočný (*Geum rivale*), čerkáč hájny (*Lysimachia nemorum*), pŕhlava dvojdomá (*Urtica dioica*), praslička lesná (*Equisetum sylvaticum*) a ďalšie druhy.

Ls1.4 Horské jelšové lužné lesy

Uvedený biotop reprezentujú porasty jelše sivej s prímiesou ďalších drevín na brehoch horských tokov. V chladných údoliach na piesočnatých, štrkových pôdach sú rozšírené v horskom stupni až do výšky 1 200 m n. m. V jelšových horských lesoch prevládajú v podraze nitrofilné a hygrofilné bylinné druhy, často sa z bylín objavujú husté porasty smlzu chlpkatého (*Calamagrostis villosa*). Typická je viacposchodová štruktúra v krovinnom poschodí, kde dominujú zmladené jedince jelše. V alúviu Šlahorovho potoka sa striedajú s Jaseňovo – jelšovými podhorskými lužnými lesmi (Ls1.3), ich výskyt je lokalizovaný najmä v hornej časti potoka. Fytocenologicky sú tieto porasty zatriedené do zväzu *Alnion incanae* Pawlowski in Pawlowski et al. 1928.

Druhové floristické zloženie:

Typickými zástupcami spoločenstva sú: jelša lepkavá (*Alnus glutinosa*), jelša sivá (*Alnus incana*), lieska obyčajná (*Corylus avellana*), smrek obyčajný (*Picea abies*), jaseň obyčajný (*Fraxinus excelsior*), čremcha obyčajná (*Padus avium*), kalina obyčajná (*Viburnum opulus*), túžobník brestový (*Filipendula ulmaria*), chlpaňa lesná (*Luzula sylvatica*), ostružina malinová (*Rubus idaea*), valeriana celistvolistá (*Valeriana simplicifolia*) a mnoho ďalších.

Na uvedené biotopy (Ls1.3 a Ls1.4) sa viažu v hodnotenom území živočíšne spoločenstvá vodných tokov. Zaznamenaný je výskyt napr.: z bezstavovcov podenky (*Ephemeroptera*), vážky hadovka lesklá (*Calopteryx splendens*) a pod., z obojživelníkov - kunka obyčajná (*Bombina bombina*), plazy - užovka obyčajná (*Natrix natrix*), z rýb - napr. pstruh potočný (*Salmo trutta*), z vtákov - straka obyčajná (*Pica pica*), kúdeľníčka lužná (*Remiz pendulinus*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*), sýkorka veľká (*Parus major*), havran čierny (*Corvus frugilegus*), myšiak hôrny (*Buteo buteo*), z cicavcov: vydra riečna (*Lutra lutra*), piskor obyčajný (*Sorex araneus*), ryšavka obyčajná (*Apodemus sylvaticus*), hraboš močiarny (*Microtus agrestis*) a iné.

Ls5.2 Kyslomilné bukové lesy

Acidofilné bukové porasty sa nachádzajú v nižších polohách na minerálne chudobných horninách. Floristicky sú chudobné, pôdy väčšinou plytké, skeletnaté rankre. Krovité poschodie je slabo vyvinuté, tvoria ho najmä zmladzujúce jedince hlavných drevín. V poschodí bylín prevažujú acidofilné a oligotrofné druhy. Lesné porasty patria do zväzu *Luzulo - Fagion* Lohmeyer et R. Tüxen

in R. Tüxen 1954. Toto lesné spoločenstvo sa v hodnotenom území viaže na masív Jablunkovského medzihoria. V SV smere od existujúcej cesty I/11 v hodnotenom území ide o menšie izolované plochy.

Druhovú floristické zloženie:

V druhovom zložení sú zastúpené: buk lesný (*Fagus sylvatica*), breza previnutá (*Betula pendula*), smrek obyčajný (*Picea abies*), jedľa biela (*Abies alba*), dub zimný (*Quercus petraea agg.*), borovica lesná (*Pinus sylvestris*), zemolez čierny (*Lonicera nigra*), zubačka žliazkatá (*Dentaria glandulosa*), metluška krivolaká (*Avenella flexuosa*), smlz trstovníkovitý (*Calamagrostis arundinacea*), chlpaňa hájna (*Luzula luzuloides*), chlpaňa chlpatá (*Luzula pilosa*), brusnica čučoriedková (*Vaccinium myrtillus*), kyslička obyčajná (*Oxalis acetosella*), tŕňovka dvojlistý (*Maianthemum bifolium*), čermeľ lúčny (*Melampyrum pratense*), lipnica hájna (*Poa nemoralis*) atď.

Druhovú faunistické zloženie:

Typickými predstaviteľmi uvedeného biotopu sú z faunistického hľadiska z bezstavovcov napríklad: kobylka počerná (*Pholidoptera aptera slovacae*), kobylka stromová (*Barbitistes constrictus*), fúzač alpský (*Rosalia alpina*), okáň bukový (*Agria tau*). Stavovce reprezentujú nasledujúce druhy: d'ateľ bielochrbtý (*Dendrocopos leucotos*), holub plúžik (*Columba oenas*), muchárik malý (*Ficedula parva*), pôtik kapcavý (*Aegolius funereus*), žlna sivá (*Picus canus*), uchaňa čierna (*Barbastella barbastellus*), medveď hnedý (*Ursus arctos*), myšovka vrchovská (*Sicista betulina*), myšiak hôrny (*Buteo buteo*), plch lesný (*Dryomys nitedula*), vlk dravý (*Canis lupus*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a iné.

Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí

V minulosti pravidelne kosené, v súčasnosti menej využívané jedno až dvojkosné vlhké lúky na podmáčaných alúviách vodných tokov a v okolí svahových a podsvahových pramenísk. V dotknutom území sa vyskytujú v alúviu Šlahorovho potoka, kde majú mozaikovitú rozloženie podľa stanovištných podmienok (vodný režim pôdy, obsah báz a ílovitých častí), klímy a spôsobu obhospodarovania. Pre ich stanovištia je typická trvalo zvýšená hladina podzemnej vody, kde k presychaniu pôdneho povrchu dochádza len krátkodobo v lete alebo zriedkavo. Ide o zväz *Calthion* R. Tüxen 1937, em. Balátová - Tuláčková 1978.

Druhovú floristické zloženie:

Medzi najvýznamnejšie rastlinné druhy patria: psiarka lúčna (*Alopecurus pratensis*), praslička močiarna (*Equisetum palustre*), metlica trsnatá (*Deschampia caespitosa*), ostrica trsnatá (*Carex cespitosa*), valeriána lekárska (*Valeriana officinalis*). V pravidelne kosených porastoch sú hojné lúčne druhy ako, napr.: psiarka lúčna (*Alopecurus pratensis*), kostrava červená (*Festuca rubra*). V porastoch ležiacich dlhšie úhorom dominujú vysokobylinné druhy, ako napr.: túžobník brestový (*Filipendula ulmaria*), čerkáč obyčajný (*Lysimachia vulgaris*) a pod.

Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach

V alúviu Šlahorovho potoka v hodnotenom území navrhovanej činnosti sa vyskytujú spoločenstvá kvetnatých vysokobylinných lúk na celoročne vlhkých a zamokrených pôdach, ale aj v terénnych depresiách. Porasty spoločenstva majú často mozaikovitý charakter a ich druhové zloženie je veľmi variabilné. Porasty sú často nepravidelne kosené a tiež opustené, ako v prípade hodnoteného územia, kde prechádzajú do spoločenstva s pribúdajúcimi drevinami - vrb, jelší a topoľov, ktoré naznačujú ďalší vývoj sukcesie k lužným lesom rôzneho typu. Spoločenstvo je zaradené do zväzu *Calthion* R. Tüxen 1937 em. Balátová - Tuláčková 1978, podzväz *Filipendulenion* (Lohmeyer in Oberdorfer et al. 1967) Balátová - Tuláčková 1978.

Druhovú floristickú zloženie:

Floristické zastúpenie je charakteristické nasledujúcimi druhmi: pakost močiarny (*Geranium palustre*), škarda močiarna (*Crepis paludosa*), pichliač zelinný (*Cirsium oleraceum*), túžobník brestový (*Filipendula ulmaria*), vrbica trstnatá (*Epilobium hirsutum*), vrbica vrbolistá (*Lythrum salicaria*) a ďalšie.

Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov

Trávnaté vysokobylinné dvoj až trojvrstvové spoločenstvá s dominanciou druhov smlz patrstový (*Calamagrostis pseudophragmites*) a chrastnica trstovníkovitá pravá (*Phalaroides arundinacea* var. *arundinacea*). Ich stanovišťom sú poriečne štrkovité až kamenisté náplavy, podmäčané a podomieľané prúdiacou vodou. V hodnotenom území sa spoločenstvo chrastice trsteníkovej vyskytuje sporadicky na menších plochách v alúviu Šlahorovho potoka. Fytcenologicky patria tieto porasty do zväzu *Phalaridion arundinaceae* Kopecký 1961.

Druhovú floristickú zloženie:

Floristické zloženie zastupujú nasledujúce druhy: smlz patrstový (*Calamagrostis pseudophragmites*), chrastnica trstovníkovitá (*Phalaroides arundinacea*), iskerník plazivý (*Ranunculus repens*), lipkavec obyčajný (*Galium aparinae*), štiavec vodný (*Rumex aquaticus*), psinček obrovský (*Agrostis gigantea*) a iné.

Br6 Brehové porasty deväťsilov.

Príbrežné spoločenstvá s deväťsilmi tvoria fyziognomicky jednotné, husté, zapojené porasty. Hlavnú vrstvu porastov tvoria čepele listov dominantných druhov. Vyskytujú sa na prirodzených a poloprirodzených stanovištiach na brehoch Šlahorovho potoka. Porasty deväťsilov sa sporadicky vyskytujú aj na menších plochách, ktoré môžu byť i ruderalizované. Fytcenologicky sú zatriedené vo zväze *Petasition officinalis* Sillinger 1933.

Druhovú floristickú zloženie:

Dominantnými druhmi sú: deväťsil lekársky (*Petasites hybridus*), deväťsil biely (*Petasites albus*). Ďalej kozonoha hoscova (*Aegopodium podagraria*), bolševník borščový (*Heracleum sphondylium*), krkoška voňavá (*Chaerophyllum aromaticum*), prilbica pestrá (*Aconitum variegatum*) a iné.

Ra3b Prechodné rašeliniská a trasoviská

Ide o ostricovo machové spoločenstvá slatín na neutrálnych substrátoch s vyšším obsahom bázických iónov. Dominujú v nich nízke ostrice s veľmi dobre vyvinutým machovým poschodím. Nevyhnutnou podmienkou ich existencie je vyrovnaná hladina podzemnej vody na úrovni machového poschodia. Spoločenstvo sa vyskytuje v alúviu Šlahorovho potoka na menších (mozaikovitých) plochách v hodnotenom území. Ich presnejšie lokalizovanie by vyžadovalo realizáciu botanického prieskumu vo vegetačnom období.

Druhovú floristickú zloženie:

Typickými rastlinnými druhmi sú: ostrica oblastá (*Carex diadra*), ostrica výbežkatá (*Carex chordorrhiza*), ostrica plstnatoplodá (*Carex lasiocarpa*), ostrica barinná (*Carex limosa*), ostrica zobáčikatá (*Carex rostrata*), páperník úzkolistý (*Eriophorum angustifolium*) a ďalšie.

Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz

Predstavujú svetlomilné spoločenstvá kalcitrofných (vápnomilných) rašelinísk a slatiných lúk bohatých na minerálne živiny. Vyskytujú sa na svahových a podsvahových prameniskách, ale aj na nivách. Sú to druhovo bohaté spoločenstvá s dominanciou nízkych ostríc a machov s výskytom viacerých chránených druhov. V hodnotenom území sa fragmentovito vyskytujú najmä v alúviu Šlahorovho potoka. Sú zaradené do zväzu *Caricion davallianae*, Klika 1934.

Druhovú floristické zloženie:

Typickými rastlinnými druhmi sú: ostrica Davallová (*Carex davallina*), ostrica Hostova (*Carex hostiana*), všivec močiarny (*Pedicularis palustris*), horčina horkastá (*Polygala amarell*), krušík močiarny (*Epipactys palustris*), päťprstnica hustokvetá (*Gymnademia densiflora*), páperník úzkolistý (*Eriophorum angustifolium*) valeriána dvojdomá (*Valeriana dioica*) a iné.

Medzi typických predstaviteľov vyššie uvedených biotopov (Lk6, Lk5, Br2, Br6, Ra3b, Ra6) patria napr.: z obojživelníkov skokan hnedý (*Rana temporaria*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), z plazov: užovka obyčajná (*Natrix natrix*), z vtákov: kúdeľníčka lužná (*Remiz pendulinus*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), ľabtuška lúčna (*Anthus pratensis*), z cicavcov napr.: hryzec vodný (*Arvicola terrestris*), hraboš močiarny (*Microtus agrestis*), dulovnica menšia (*Neomys anomalus*), krt obyčajný (*Talpa europaea*) a ďalšie.

Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky

Sú to hnojené jedno až dvojkosné lúky s prevahou vysokosteblových, krmovinársky hodnotných tráv a bylín, ktorých ekologické spektrum je pomerne široké od vlhkých stanovišť až po suchšie v alúviach, na svahoch, zatrávnovaných úhoroch.

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa lokálne vyskytujú najmä v trase koridoru fialového variantu, kde sa striedajú s plochami záhrad, maloplošných oráčín, stromových a kríkových porastov náletového charakteru. Vzhľadom na to, že nie sú pravidelne kosené prevládajú tu náletové dreviny, najmä breza (*Betula pendula*). Spoločenstvo je zaradené do zväzu *Arrhenatherion elatioris*, Koch 1926.

Druhovú floristické zloženie:

V druhovom floristickom zložení prevládajú: reznáčka laločnatá (*Dactylis glomerata*), kostrava lúčna (*Festuca pratensis*), lipnica lúčna (*Poa pratensis*), ďatelina lúčna (*Trifolium pratensis*), škarda dvojročná (*Crepis biennis*), chrastavec roľný (*Knautia arvensis*), psiarka lúčna (*Alopecurus pratensis*), šalvia lúčna (*Salvia pratensis*), mrkva obyčajná (*Daucus carota*), ďatelina horská (*Trifolium montanum*), psinček obyčajný (*Agrostis capillaris*), veronika obyčajná (*Veronica chamaedrys*), pakost lúčny (*Geranium pratense*), lipkavec vzpriamený (*Galium album*) a mnoho ďalších druhov.

Lk3 Mezofilné pasienky a spásané lúky

Spoločenstvá týchto porastov sa vyskytujú v hodnotenom území v menej podmáčaných stanovištiach alúvia Šlahorovho potoka, ale aj lokálne severne od existujúcej cesty I/11 v trase fialového variantu. Patria do zväzu *Cynosurion cristati* R. Tüxen 1947. Ich existencia je podmienená pravidelným spásaním, v miestach bez pastvy dochádza k sukcesii pasienkov náletovými drevinami.

Druhovú floristické zloženie:

Medzi hlavné rastlinné druhy sú zaraďované: kostrava červená (*Festuca rubra*), kostrava lúčna (*Festuca pratensis*), timotejka lúčna (*Phleum pratense*), ľadenec rožkatý (*Lotus corniculatus*), psinček obyčajný (*Agrostis capillaris*), druhy rodu alchemilka (*Alchemilla* sp.) a ďalšie.

Druhovú faunistické zloženie:

Zo živočíchov prevládajú vo vyššie uvedených biotopoch (Lk1 a Lk3) najmä bezstavovce, napr.: hnedáčik skorocelový (*Melitaea athalia*), koník lúčny (*Chorthippus dorsatus*), koník poľný (*Chorthippus apricarius*), perlovec najmenší (*Boloria dia*), zo stavovcov sú zastúpené druhy:

ľabtuška lúčna (*Anthus pratensis*), škovránok poľný (*Alauda arvensis*), hraboš močiarny (*Microtus agrestis*) a ďalšie.

Na plochu hodnoteného územia navrhovanej činnosti a jeho blízkeho okolia sa viažu nasledujúce *ruđerálne biotopy*:

X5 Úhory a extenzívne obhospodarované polia

Sú to polia, záhrady na hlinitých ťažkých pôdach, kde sa tradične obrábajú, bez použitia herbicídov umožňujú rozvoj burinovej vegetácie (prevládanie terofytov – klíčiace zo semien). Porasty patria do zväzov: *Caucalidion lappulae* (R. Tüxen 1950) von Rochow 1951, *Sherardion* Kropáč et Hejný in Kropáč 1978, *Veronico - Euphorbion* Sissingh ex Passarge 1964, *Scleranthion annui* (Kruseman et Vlieger 1939), Sissingh in Westhoff et al. 1946, *Spergul o- Oxalidion* Górs in Oberdotfer et al. 1967, *Panico-Setarion* Sissingh in Westhoff et al. 1946.

X10 Porasty ruđeralizovaných bahnitých brehov

Ide o jedno až dvojrstvové jednoróčné porasty s neskorým optimom vývoja. V porastoch sa striedajú dominanty druhov rodov dvojzub (*Bidens*), horčiak (*Persicaria*) a mrlík (*Chenopodium*). Vyvíjajú sa na obnažených bahnitých a piesočnatých brehoch, priekopách, terenných zníženinách, meandrujúcich potokoch a pod.

Na tieto ruđerálne biotopy sú viazané živočíšne spoločenstvá na vlhké až mierne vlhké, menej na mokré a zabahnené stanovištia s nerovnomerne rozdelenou štruktúrou spoločenstiev. Zo skupiny bezstavovcov dominujú nasledovné druhy: mravce (*Formicoidea*), dvojkrídlovce (*Diptera*), motýle (*Lepidoptera*), rovnokrídlovce (*Orthoptera*), bzdochy (*Heteroptera*). Zo skupiny stavovcov sa vyskytujú nasledovné druhy: z obožživelníkov - ropucha obyčajná (*Bufo bufo*), z plazov - slepúch obyčajný (*Anguis fragilis*), z vtákov - škovránok poľný (*Alauda arvensis*), straka čiernozobá (*Pica pica*), vrana túlavá (*Corvus corone*), z cicavcov - hraboš poľný (*Microtus arvalis*), zajac poľný (*Lepus europeus*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*) a iné.

1.8.1. Chránené, vzácne a ohrozené druhy a biotopy

Biotopy európskeho a národného významu

Podľa vyhlášky č. 638/2007, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, sa v hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho blízkom okolí nachádzajú nasledovné biotopy európskeho a národného významu:

Biotopy národného významu:

- Lk 3 Mezofilné pasienky a spásané lúky,
- Lk6 Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí.

Biotopy európskeho významu:

- Ls 1.3* Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy,
- Ls 1.4* Horské jelšové lužné lesy,
- Ls 5.2 Kyslomilné bukové lesy,
- Lk1 Nížinné a podhorské kosné lúky,
- Lk5 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach,
- Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz,
- Ra3b Prechodné rašeliniská a trasoviská,
- Br2 Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov,
- Br6 Brehové porasty deväťsilov.

Pozn.: * prioritný biotop

Charakteristika biotopov európskeho a národného významu je uvedená v predošlej kap. 1.8.

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

Chránené druhy

Podľa vyhlášky č. 638/2007, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, sa v hodnotenom území nachádzajú chránené druhy živočíchov, ktorých výskyt je viazaný najmä na biotopy európskeho a národného významu v alúviu vodného toku Šlahorov potok. Ide najmä o nasledujúce druhy fauny, ako napr.: ropucha zelená (*Bombina variegata*), kunka obyčajná (*Bombina bombina*), vydra riečna (*Lutra lutra*), užovka obyčajná (*Natrix natrix*), rybárik riečny (*Alcedo atthis*) a flóry, napr.: perovník pštrosí (*Matteuccia struthiopteris*), vstavačovec májový (*Dactylorhiza majalis*), vachta trojlístá (*Menyanthes trifoliata*), ľadenec barinný (*Lotus uliginosus*), zraniteľný druh valeriána celistvolistá (*Valeriana simplicifolia*).

1.9. Významné migračné koridory živočíchov

Významné migračné koridory v hodnotenom území sú sformované pozdĺž vodných tokov s doprovodnou trávnatou a krovinnou vegetáciou. Ďalej sú to líniové lesné a krovinné spoločenstvá, líniové spoločenstvá na ornej pôde a pod.

Migračné koridory živočíchov boli vyčlenené v rôznych úrovniach územných systémov ekologickej stability. Hodnotená činnosť bude prechádzať cez nasledujúce krajinné prvky: *I. Nadregionálny terestrický biokoridor* a hydrický biokoridor miestneho významu *Šlahorov potok*.

Migrácia rôznych menej pohyblivých druhov živočíchov môže prebiehať aj pozdĺž ciest a ich trávnatých násypov. Na migráciu vysokej zveri a stredných, resp. drobných cicavcov môžu slúžiť aj mostné telesá s násypmi.

2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria

2.1. Štruktúra krajiny

Štruktúra krajiny širšieho okolia dotknutého územia bola analyzovaná podľa terénnych pozorovaní. Hodnotenú územie a jeho blízke okolie sa skladá zo 16 prvkov, ktoré sú zoskupené podľa prevládajúcich aktivít do 5 skupín. Ide o nasledujúce prvky:

1. Dopravné a priemyselné plochy a vedenia

- cesty I. triedy,
- železničná trať,
- objekty služieb (čerpacia stanica pohonných hmôt),
- nadzemné a podzemné vedenia,
- energovody a produktovody.

2. Urbanizované plochy

- rozptýlená sídelná zástavba,
- objekty prechodného ubytovania (motel).

3. Poľnohospodárske kultúry a orná pôda

- maloplošné oráčiny,
- trvalé trávnaté porasty (lúky a pasienky),
- záhrady.

4. Vegetačné štruktúrne prvky

- lesné porasty,
- nelesná stromová a krovinná vegetácia,
- líniová brehová vegetácia,
- trávne a ruderalné spoločenstvá.

5. Vodné prvky

- stále vodné toky s prirodzeným korytom,
- občasné vodné toky.

2.2. Scenéria krajiny

Hodnotenú územie a jeho širšie okolie v rámci územného obvodu Čadca je charakteristické kultúrnou poľnohospodársko - podhorskou krajinou s kompaktným mestským (mesto Čadca) a rozptýleným vidieckym osídlením.

Z hľadiska scenérie krajiny môžeme hodnotenú územie a jeho bezprostredné okolie rozdeliť na tieto základné štruktúry:

- poľnohospodárska podhorská krajina - krajina s prevahou prírodných a poloprírodných prvkov so zastúpením rozptýleného vidieckeho osídlenia so záhradami, maloblokových oráčín, plôch lúk a pasienkov, skupinovej nelesnej a lesnej vegetácie a rôznymi prvkami dopravnej a technickej infraštruktúry (cesta I/11, železničná trať, vzdušné elektrické vedenia a pod.),
- horská lesnatá krajina, kde dominanciu majú súvislé lesné komplexy (Jablunkovské medzihorie).

2.3. Stabilita krajiny - Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje takú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine a vytvára predpoklady pre trvalo udržateľný rozvoj. Základ tohto systému tvoria biocentrá, biokoridory (nadregionálneho, regionálneho a lokálneho významu) a interakčné prvky.

Dokumenty ÚSES týkajúce sa hodnoteného územia navrhovanej činnosti:

- Regionálny ÚSES okresu Čadca, SAŽP Banská Bystrica, oblastná pobočka Žilina, 1995,
- Územný plán VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005.

Cez hodnotené územie navrhovanej činnosti prechádzajú podľa uvedených dokumentov tieto prvky ÚSES:

Biokoridory

Charakteristika biokoridorov:

- **I. Nadregionálny terestrický biokoridor** – trasa nadregionálneho terestrického biokoridoru vedie hrebeňom Javorníkov, Turzovskej vrchoviny, Moravsko – sliezskych Beskýd, Jablunkovského medzihoria, Kysuckých Beskýd v smere do Oravských Beskýd. Biokoridor je tvorený prevažne lesnými spoločenstvami a je prerušovaný existujúcimi cestnými ťahmi v území cez ktoré prechádza (železničná trať, cesta I/11). Umožňuje pohyb suchozemských stavovcov a zložiek bioty viazaných na terestrické prostredie. Hodnotené územie zasahuje do uvedeného biokoridoru.
- **Biokoridor Šlahorov potok** – ide o hydrický biokoridor miestneho významu, ktorý je tvorený sprievodnou brehovou vegetáciou Šlahorovho potoka s aluviálnymi jelšami a cennými zoocenózami na rozhraní lesa a trvalých trávnatých porastov, resp. poľnohospodárskych kultúr. Trasa navrhovanej činnosti v jednotlivých variantoch pretína uvedený hydrický biokoridor prostredníctvom navrhovaných estakád.

Biocentrá

Navrhované trasy hodnotenej činnosti neprechádzajú cez územia biocentier nadregionálneho a regionálneho významu.

Genofondové lokality

Genofondové lokality vo voľnej krajine – mimo územia CHKO Kysuce:

V hodnotenom území sa nachádzajú nasledujúce genofondovo významné lokality:

- 139.z, 140.z – lokalita Šlahorov potok II, k.ú. Svřčinovec – ohrozené druhy potočného alúvia.

Reprezentatívne segmenty geoekodiverzity v širšom okolí dotknutého územia, podľa dokumentov ÚSES:

Čierňanka – Šlahorov potok

Ide o spodný úsek alúvia potoka Čierňanka od lokality Čadca – Podzávoz po zástavbu v obci Svřčinovec a územie Šlahorovho potoka po hranicu s Českou republikou. V povodí miestnych potokov sa nachádzajú plošne vyvinuté zachovalé brehové porasty podhorských a horských jelšín s cennými zoocenózami. Vyskytujú sa najmä v spodnom úseku povodia Čierňanky a v prirodzene meandrovitom toku Šlahorov potok (neurbanizovaný úsek Šlahorovho potoka, k.ú. Svřčinovec).

3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia

3.1. Obyvateľstvo

Hodnotená činnosť spadá do územia územného obvodu Čadca, ktorý je súčasťou Žilinského kraja. Územný obvod Čadca pozostáva z 23 sídiel.

Demografické charakteristiky obyvateľov dotknutej obce, mesta Čadce a územného obvodu Čadca v roku 2004 sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Demografické charakteristiky obyvateľov dotknutej obce, mesta Čadce a územného obvodu Čadca v roku 2004

Územný obvod	Sídlo	Trvalo bývajúce obyv.	Podiel obyvateľov v %			
			v predproduktívnom veku	v produktívnom veku	v poproduktívnom veku	ekon. aktívne obyv.
Čadca	Čadca - okres	92 843	21,4	62,0	16,1	49,4
	Čadca	26 699	21,2	64,9	12,8	51,1
	Svrčinovec	3 382	23,2	58,4	18,2	47,5

(Zdroj: ŠÚ SR – Krajská správa v Žiline, Stav a pohyb obyvateľstva v roku 2004, Územný plán VÚC Žilinský kraj – Zmeny a doplnky, 2005)

3.2. Sídla

Dotknutá obec Svrčinovec leží na území horných Kysúc v údolí a okolí Čierňanky, severne od okresného mesta Čadca, pričom stavebne, dopravne a infraštruktúrou na neho nadväzuje. Centrum obce leží v nadmorskej výške 440 m n. m. Najvyšším bodom osídlenej časti obce je lokalita Pod Bučkami - 637 m n. m. Dnešné osídlenie je charakteristické súvislým pásom osídlenia v priestore medzi mestom Čadca až Serafínovom (Čerňanská a Skalická dolina), do ktorého spadá aj zástavba obce Svrčinovec.

3.3. Priemyselná výroba

Priemyselný charakter Žilinského kraja je ovplyvnený blízkosťou priemyselných zón susednej Českej a Poľskej republiky. Ťažiskovými odvetviami priemyslu je automobilový priemysel, spracovanie kovov, chemická výroba, textilná výroba, energetika a celulózo - papierenská výroba.

Najväčším priemyselným centrom v dotknutom územnom obvode je mesto Čadca, kde sú sústredené podniky strojárkeho (AVC Čadca, a.s.), textilného (Pratex Čadca, a.s., PRATEX PLUS, s.r.o.), elektrotechnického a spotrebného priemyslu, priemyslu stavebných hmôt a podniky potravinárstva a kovovýroby. Druhým centrom územného obvodu Čadca je obec Krásno nad Kysucou s dominanciou drevárskeho priemyslu, priemyslu stavebných hmôt a menšími prevádzkami kovovýroby. V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa priemyselné podniky nevyskytujú.

3.4. Nerastné suroviny

Surovinová základňa územného obvodu Čadca je limitovaná regionálnou geologickou stavbou územia (vonkajší flyš), ktorá je obmedzená iba na výskyt ložísk stavebného kameňa a tehliarskych surovín.

V hodnotenom území navrhovanej činnosti sa nevyskytujú žiadne ťažené ani výhľadové ložiská nerastných surovín ani chránené ložiská nerastných surovín.

3.5. Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

Katastrálne územie obce Svrčinovec a jeho okolie patrí medzi typ krajiny s krátkym vegetačným obdobím a chladnou zimou, s nadbytkom vlahy a intenzívnejšou potenciálnou vodnou eróziou pôdy. Prevažná väčšina poľnohospodárskej pôdy v katastri obce Svrčinovec, ako aj v celom územnom obvode Čadca sa nachádza v horských výrobných oblastiach (cca 95 %), preto aj poľnohospodárska produkcia je v dôsledku nepriaznivých podmienok nízka. Najúrodnejšie pôdy v územnom obvode sa nachádzajú v úzkom páse nivy Kysuce, na ktorých dominuje pestovanie zemiakov, raže, ovsu, ďateliny a pod. Najväčšie plochy v území zaberajú lúky a pasienky. Živočíšna výroba sa sústreďuje na chov hovädzieho dobytku, ošípaných a chov oviec.

Výmera lesných pozemkov v územnom obvode Čadca predstavuje 44 008 ha z porastovej plochy lesov. Z hľadiska kategorizácie lesných porastov prevládajú so 68,3 % podielom plošného zastúpenia hospodárske lesy, 31,4 % podiel predstavujú ochranné lesy a lesy osobitného určenia sú zastúpené 0,3 % podielom. Realizáciou navrhovanej činnosti budú dotknuté kyslé jedľové bučiny, ktoré sú zaradené do skupiny hospodárskych lesov.

3.6. Doprava a dopravné plochy

Cestná doprava

V hodnotenom území navrhovanej činnosti a jeho blízkom okolí sa nachádzajú tieto cestné siete:

Primárna cestná sieť:

- I/11 – Čadca – Svrčinovec – št. hranica SR/ČR,
- I/12 – Svrčinovec - Čierne – Skalité – št. hranica SR/Pol'sko.

Dotknutá obec Svrčinovec leží na hlavnom dopravnom koridore (cesta I. triedy – I/11, súčasť medzinárodného ťahu E 75) spájajúceho v hodnotenom území región Kysúc so susednou Českou republikou a Poľskom. Dopravné intenzity súčasnej cesty I/11, podľa sčítania dopravy v roku 2005 (SSC, 2005) a intenzita dopravy na hraničnom priechode Svrčinovec – Mosty u Jablunkova v rokoch 1998 až 2003 sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Tab.: Dopravné intenzity súčasnej cesty I/11 podľa sčítania dopravy v roku 2005 (voz./24 h profil)

Úsek cesty I/11	RPDI		
	r. 2005		
Sčítací úsek 90 269	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	spolu
Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	3 178	2 594	5 772

(Zdroj: Dopravno-inžinierske podklady, Alfa04 a.s., Bratislava, 01/2007)

Pozn.: RPDI – ročný priemer denných intenzít

Tab.: Intenzity dopravy (RPDI) na hraničnom priechode Svrčinovec – Mosty u Jablunkova za roky 1998 - 2003

Intenzity dopravy (RPDI)			
rok	osobné vozidlá	nákladné vozidlá	spolu
1998	1 516 112	124 592	1 640 704
1999	1 719 560	126 116	1 845 676
2000	1 670 972	135 564	1 806 536
2001	1 658 002	160 033	1 818 035

2002	1 606313	176 577	1 782 890
2003	1 567352	217 755	1 785 107

(Zdroj: Dopravno-inžinierske podklady, Alfa04 a.s., Bratislava, 01/2007)

Železničná doprava

Cez južné časti hodnoteného územia prechádza v súbehu s existujúcou cestou I/11, vo vzdialenosti cca 150 m, dvojkoľajová elektrifikovaná železničná trať č. 127 Žilina – Čadca - Ostrava.

3.7. Technická infraštruktúra

Územný obvod Čadca má vybudovanú energetickú infraštruktúru, ktorá v súčasnosti je na relatívne dobrej úrovni. Pre zabezpečenie výhľadových potrieb pre jednotlivé sídelné jednotky územného obvodu sa uvažuje s dobudovaním energetickej infraštruktúry do jeho jednotlivých sídiel, ktoré sú v súčasnosti deficitné (predĺženie existujúcich a navrhovaných produktovodov - plyn, vodovod, kanalizácia a pod., podľa ÚPN VÚC Žilinský kraj, 1998, Zmeny a doplnky, 2005).

3.8. Služby

Sociálna infraštruktúra miest a obcí hodnoteného územia a jeho širšieho okolia sa budovala prevažne v posledných desaťročiach. Jej charakteristickým znakom je odvetvová nevyváženosť a štruktúrna deficitnosť. Spoločenská transformácia sa prejavuje v postupnej komercializácii nielen dopravy, obchodu a služieb, ale aj kultúry, športu, zdravotníctva, vzdelávania a sociálnej starostlivosti.

Čadca je okresné sídlo, ktoré poskytuje svoje služby nielen pre obyvateľov mesta, ale aj celého územného obvodu. Nachádzajú sa tu služby miestneho, celomestského a regionálneho významu.

3.9. Rekreácia a cestovný ruch

Územie okresu Čadca má vhodné podmienky pre horský turizmus (pobyt na horách, horská turistika, zimné športy), vidiecky turizmus spojený s podhorskou vidieckou rekreáciou a pre poznávací, tzv. kultúrny turizmus (kultúrne pamiatky, folklór, ľudové umenie, prírodné atraktivity).

Hodnotenú územie je pre rekreáciu a cestovný ruch málo využívané.

3.10. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

V dotknutom území hodnotenej činnosti sa nenachádza žiadna národná kultúrna alebo historická pamiatka ani pamiatkové rezervácie. Pamätihodnosti a pozoruhodnosti kultúrneho záujmu v hodnotenom území a jeho širšom okolí sa viažu na okresné mesto Čadca a dotknutú obec Svčinovec, ide o nasledujúce objekty, napr.:

Mesto Čadca:

- kostol Sv. Bartolomeja – postavený v roku 1735 v barokovom slohu,
- pamätník SNR 1848, Pamätná tabuľa Petra Jilemnického, Mestský dom z roku 1930 a ďalšie.

Obec Svčinovec:

- Rímsko – katolícky kostol z roku 1936.

3.11. Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality

V trase navrhovaných variantov hodnotenej činnosti nie sú v súčasnosti známe a evidované žiadne archeologické a paleontologické náleziská.

4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia

4.1. Znečistenie ovzdušia

Na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplývajú veľké a stredné zdroje znečistenia. Údaje o množstve vyprodukovaných emisií znečisťujúcich látok za roky 2003 – 2006, resp. stav kvality ovzdušia v územnom obvode Čadca je zrejmy z nasledujúceho prehľadu:

Tab.: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov v územnom obvode Čadca za roky 2003 – 2006

Názov znečisťujúcej látky	Množstvo ZL(t) za rok 2003	Množstvo ZL(t) za rok 2004	Množstvo ZL(t) za rok 2005	Množstvo ZL(t) za rok 2006
Tuhé znečisťujúce látky	144,696	116,877	119,982	83,949
Oxidy síry (SO ₂)	235,649	269,984	256,533	198,826
Oxidy dusíka (NO ₂)	100,786	93,234	86,104	68,579
Oxid uhoľnatý (CO)	350,618	290,028	264,010	251,036
Organické látky – celk. organický uhlík (COU)	27,395	22,863	22,755	24,409

(Zdroj: SHMU)

Tab.: Emisie základných znečisťujúcich látok ovzdušia v tonách podľa prevádzkovateľov v územnom obvode Čadca za rok 2006

Názov prevádzkovateľa	TZL	SO ₂	NO ₂	CO
SOTE	37,351	18,205	29,976	99,921
TURZOVSKÁ DREVÁRSKA FABRIKA	13,350	-	6,150	32,800
FRACHO Oščadnica	6,940	-	0,597	3,184
Lesy SR, š.p.	2,850	0,357	0,661	4,950
ZŠ Turzovka	2,274	2,843	0,916	13,739

(Zdroj: SHMU)

4.2. Znečistenie povrchových a podzemných vôd

Podľa Nariadenia vlády SR č. 617/2004 Z. z., nie je k.ú. dotknutej obce Svčinovec zaradené do zoznamu zraniteľných a citlivých oblastí v zmysle § 81 ods. 1 písm. b) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách.

Znečistenie povrchových vôd

Chemické zloženie povrchových a podzemných vôd hodnoteného územia podmieňuje celý rad primárnych a sekundárnych faktorov. Rozhodujúcim primárnym faktorom je chemické zloženie vôd z atmosférických zrážok a vôd z povrchového odtoku pritekajúcich do horninového prostredia. Sekundárne faktory sú spojené s antropogénnou činnosťou.

Hodnotenú územie sa hydrologicky zaraďuje do povodia toku rieky Váh. Oblasť Kysúc v okolí navrhovanej činnosti je odvodňovaná miestnymi potokmi a riekou Kysuca, ktorá je pravostranným prítokom Váhu. Kvalita vody na vodnom toku Kysuca je uvedená v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Kvalita povrchových vôd rieky Kysuca v roku 2005

Tok	Miesto odberu vzorky	Skupiny ukazovateľov a triedy kvality					
		A	B	C	D	E	F
Kysuca	Považský Chlmec	II.	III.	II.	II.	IV.	III.

(Zdroj: Kvalita povrchových vôd na Slovensku 2004-2005, SHMÚ, Bratislava, 2006)

Hodnotenie kvality vody je na tomto mieste prezentované podľa STN 75 7221.

Povrchové vody sa zaraďujú do 5 tried:

- I. Veľmi čistá voda (voda je obvykle vhodná pre vodárenské účely, potravinársky priemysel, kúpaliská, chov lososovitých rýb, voda má veľkú krajínovú hodnotu),
- II. Čistá voda (voda je obvykle vhodná pre vodárenské účely, vodné športy, chov rýb, zásobovanie priemyselnou vodou, má krajínovú hodnotu),
- III. Znečistená voda (voda je obvykle vhodná pre zásobovanie priemyselnou vodou, pre vodárenské účely je podmienene použiteľná, voda má malú krajínovú hodnotu),
- IV. Silne znečistená (voda je obvykle vhodná len pre obmedzené účely),
- V. Veľmi silne znečistená voda (voda sa obvykle nehodí na žiaden účel).

Skupiny znečistenia vôd:

- | | |
|---|-------------------------------|
| A kyslíkový režim | E mikrobiologické ukazovatele |
| B základné chemické a fyzikálne ukazovatele | F mikropolutanty |
| C nutrienty | H rádioaktívita |
| D biologické ukazovatele | |

Na kvalitu povrchových vôd rozhodujúcou mierou vplývajú z plošných zdrojov znečistenia priemysel a poľnohospodárstvo. Problémom naďalej zostávajú sídelné útvary, ktoré nemajú vybudovanú kanalizáciu a odpadové vody sú vypúšťané priamo do vodných tokov.

Menšími zdrojmi znečistenia sú havárie, skládky odpadov (priemyselné, smetiská domového odpadu a pod.), ktoré nie sú zabezpečené proti úniku skládkových vôd do podlažia a následne do povrchových tokov.

Znečistenie podzemných vôd

Z hľadiska ohrozenia zásob podzemných vôd znečisťujúcimi látkami (Hrnčiarová, T., Krnáčová, Z., In: Atlas krajiny SR, 2002) je v hodnotenom území veľmi nízke riziko ohrozenia podzemných vôd.

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona NR SR č.364/2004 o vodách) a nenachádzajú sa na ňom žiadne významné zachytené prirodzené vývery a zdroje minerálnych a termálnych vôd.

4.3. Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou

Pôdy hodnoteného územia majú strednú až stredne silnú náchylnosť na vodnú a veternú eróziu. Podľa mapy kontaminácie pôd (Čurlík, J., Šefčík, P., In: Atlas krajiny SR, 2002) sú v hodnotenom území relatívne čisté pôdy.

4.4. Znečistenie horninového prostredia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti tvoria prevažne plochy lúk a pasienkov s maloplošnými oráčinami a zastavaná časť dotknutej obce. Horninové prostredie môže byť miestami znečistené priesakmi z poľnohospodárskej výroby a únikmi z kanalizácií a septikov.

4.5. Zaťaženie územia hlukom

Hodnoteným územím navrhovanej činnosti prechádza v prietahu cez sídelný útvar Svčinovec cesta I/11. Zastavané časti dotknutej obce sú zaťažované hlukom najmä z cestnej tranzitnej dopravy a zdrojovej (cieľovej) dopravy do Svčinovca.

Ďalším zdrojom hluku v hodnotenom území je železničná doprava (dvojkoľajová trať č.127 Žilina – Čadca – Bohumín), ktorej koridor je vedený západne od existujúcej cesty I/11 vo vzdialenosti cca 150 m.

4.6. Sklárky, smetiská, devastované plochy

Podľa hodnotenia okresov SR z hľadiska vzniku a miesta nakladania s odpadmi (Zdroj: SAŽP COHEM Bratislava, In: Správa o stave životného prostredia SR v roku 2004) patrí územný obvod Čadca medzi územia so strednou až mierne zvýšenou mierou zaťaženia odpadmi.

V roku 2003 bolo vyprodukovaných v územnom obvode Čadca 54 594,36 ton ostatného odpadu a 5 752,96 ton nebezpečného odpadu.

Zoznam skládok odpadov nachádzajúcich sa v širšom okolí hodnoteného územia je uvedený v nasledujúcej tabuľke. Ide o riadenú skládku zaradenú do triedy skládok odpadov pre odpad, ktorý nie je nebezpečný. Medzi sklárky, ktoré sú potenciálne zdrojmi znečistenia životného prostredia patria čiastočne riadené a divoké sklárky.

Tab.: Riadené sklárky odpadov v širšom okolí hodnoteného územia

Názov sklárky	Katastrálne územie	Charakter sklárky – skládka na nie nebezpečný odpad	Voľná kapacita (m ³)
Čadca - Podzávoz	Čadca	komunálny odpad	833 000

(Zdroj: Územný plán VÚC Žilinský kraj, 1998, Zmeny a doplnky, 2005)

Trasa navrhovanej činnosti neprechádza územím žiadnej riadenej sklárky odpadov.

4.7. Iné zdroje znečistenia

Radónové znečistenie

Podľa mapy Prognóza radónového rizika (In: Atlas krajiny SR, 2002) leží hodnotené územie na území so stredným radónovým rizikom.

4.8. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v územnom obvode Čadca je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v územnom obvode Čadca v roku 2005

Územný obvod	Stredný stav obyvateľstva	Živonarodení	Zomretí	Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľstva
Čadca	92 913	950	982	-32

(Zdroj: Štatistický úrad: Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2005, NCZI, Bratislava, 2006)

V územnom obvode Čadca boli v roku 2005 najčastejšie príčiny úmrtia choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby dýchacej, tráviacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti. V poslednom období je zaznamenaný nárast alergických ochorení.

IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie

1. Požiadavky na vstupy

1.1. Pôda

1.1.1. Záber pôdy

Podľa technickej štúdie je trvalý a dočasný záber pôdy v trase navrhovanej činnosti pre polovičný profil (R 11,5/70 – variant 1 a 2, resp. C 11,5/70 – variant 1a) nasledovný:

Tab.: Trvalý a dočasný záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy v trase navrhovanej činnosti v ha pre navrhovaný polovičný profil (R 11,5/70 – variant 1 a 2, resp. C 11,5/70 – variant 1a)

Záber poľnohospodárskej pôdy	variant 1a - červený	variant 1 – zelený	variant 2 – fialový
Trvalé zábery pôdy - celkom	3,60	4,36	7,20
Z toho poľnohospodárska pôda	3,04	2,08	5,61
Z toho lesná pôda	-	2,27	1,58
Dočasné zábery pôdy - celkom	1,41	1,63	1,75
Z toho poľnohospodárska pôda	1,18	1,08	1,19
Z toho lesná pôda	0,22	0,55	0,56

1.2. Chránené územia, chránené výtvy a pamiatky

V hodnotenom území navrhovanej činnosti (koridor 400 m od telesa navrhovanej rýchlostnej cesty v jednotlivých variantoch) sa nenachádzajú maloplošné ani veľkoplošné chránené územia, (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov). Trasa navrhovanej činnosti prechádza v celom úseku trasovania v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny.

Najbližším veľkoplošným chráneným územím na území SR je CHKO Kysuce, ležiace cca 3,8 km v západnom smere od navrhovanej činnosti. Vo vzdialenosti cca 2,5 km v západnom smere sa nachádza CHKO Beskydy na území ČR. Najbližším maloplošným chráneným územím je PP Bukovský prameň, nachádzajúci sa v k.ú. mesta Čadca, cca 3,0 km južne od začiatku trasovania navrhovanej rýchlostnej cesty R5.

Navrhovaná činnosť nie je v dotyku s chránenými výtvy a pamiatkami a nenachádzajú sa v jej trase chránené stromy (v zmysle zákona NR SR č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov).

V hodnotenom území sa podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 454/2007 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádzajú biotopy európskeho a národného významu, pozri kap.III/1/1.8.1.

Ochrana prírody v zmysle medzinárodných dohovorov (NATURA 2000)

Územia európskeho významu

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do území európskeho významu, resp. v trasovaní jednotlivých variantov navrhovanej činnosti sa územia európskeho významu nevyskytujú.

Navrhované chránené vtáčie územia

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych navrhovaných lokalít tvoriacich sústavu chránených území NATURA 2000 (Chránené vtáčie územia).

RAMSARSKÁ KONVENCIA

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje, resp. nie je v prekryve s územím zaradeným do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Hodnotené územie navrhovanej činnosti a jeho široké okolie leží v CHVO Beskydy a Javorníky (plocha vodohospodárskej oblasti 1 856,0 km²). Trasa navrhovanej činnosti nepretína žiadne lokality PHO podzemných vôd (v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 o vodách).

1.3. Ochranné pásma

Chránené ložiskové územie

Trasa hodnotenej činnosti neprechádza v jednotlivých navrhovaných variantoch cez chránené ložiskové územia.

Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení a stavieb

Pri výstavbe navrhovanej činnosti bude potrebné dodržať ochranné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom (vzdušné, podzemné silnoprúdové a slaboprúdové vedenia), napr.:

- rýchlostná cesta (OP od osi vozovky priľahlého jazdného pásu - 100 m),
- cesta I. triedy (OP 50 m od osi priľahlého vonkajšieho pruhu),
- železničná trať (OP 60 m od osi krajnej koľaje),
- vzdušné elektrické vedenia VN 110 kV (OP 15 m od krajného vodiča),
- plynovody (OP VTL plynovodu 20 m, STL plynovodu 10 m),
- telekomunikačné káble (OP 2 m).

Ochranné pásma vodných zdrojov

Navrhované variantné riešenie navrhovanej činnosti neprechádza cez žiadne ochranné pásmo PHO podzemných vôd v hodnotenom území.

1.4. Voda

1.4.1. Spotreba vody celkom, maximálny a priemerný odber

Potreba vody pri výstavbe navrhovanej činnosti spočíva v spotrebe technologickej vody, pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely.

Pri prevádzke je potreba vody v súvislosti s údržbou komunikácie. Údaje o spotrebe vody budú upresnené v podrobnejšej etape projektovej prípravy stavby. Nepredpokladáme, že sa bude jednať o výrazné odbery.

1.4.2. Zdroj vody

Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov (verejný vodovod v správe SeVaK, OZ Čadca).

Voda pre prípadnú údržbu ciest sa bude odoberať v príslušnom stredisku údržby.

1.5. Ostatné surovínové a energetické zdroje

1.5.1. Druh surovín

Na výstavbu rýchlostnej cesty budú potrebné hlavné suroviny: kamenivo a štrkopiesky pre konštrukciu vozovky a pre betónové konštrukcie, asfalty pre konštrukciu vozoviek, oceľ pre zvodidlá a výstuž, cement do betónov a násypový materiál. Pre etapu prevádzky sa počíta s potrebou surovín na údržbu vozovky (asfalt, posypový materiál na zimné obdobie a pod.). Podrobné rozdelenie uvedených potrieb bude súčasťou vyššieho stupňa projektovej dokumentácie.

Spotreba elektrickej energie pri výstavbe navrhovanej činnosti vzniká pri výrobe betónov, živíc, pri prevádzke stavebných dvorov. Spotreba elektrickej energie v etape prevádzky vzniká pre zabezpečovanie funkčnosti dopravnej signalizácie.

Ostatné surovínové zdroje

Množstvá výkopového materiálu a násypov pre navrhovaný polovičný profil (dvojpruh) navrhovanej činnosti sú zrejmé z nasledujúcej tabuľky:

Tab.: Výkopy a násypy realizácie navrhovanej činnosti pre dvojpruh - profil (R 11,5/70, resp. C 11,5/70) v m³

Navrhovaná činnosť	Výkopy (m ³)	Násypy (m ³)	Prebytok násypového materiálu (m ³)	Nedostatok násypového materiálu (m ³)
Variant 1a – (červený)	9 200	77 684	-	68 484
Variant 1 – (zelený)	51 691	51 056	638	-
Variant 2 – (fialový)	77 025	38 009	39 016	-

Z uvedeného vyplýva, že pri realizácii variantov 1 (zelený) a 2 (fialový) je vykázaný dostatok násypového materiálu. Trasovaním variantu 1a (červený) bude dochádzať k nedostatku násypového materiálu (cca 88,0 %, t.j. v rozsahu cca 68 484,0 m³) a teda je potrebné uvažovať s jeho získaním na vybraných vhodných lokalitách v okolí navrhovanej činnosti. Taktiež bude možné použiť materiál z razenia tunela Svčínovec na stavbe D3.

V okolí dotknutého územia sa počíta s možnosťou vybudovania zemníkov na uloženie ornice, ktorá bude po jej realizácii využitá späť na rekultiváciu telesa rýchlostnej cesty. Navrhujeme využiť lokalitu v rámci stavby D3 (v blízkosti portálu navrhovaného tunelového úseku na D3 Svčínovec - Skalité v k.ú. Svčínovec). Zemníky nebudú trvalé. Ich presné zameranie zemníkov musí byť v ďalšom stupni potvrdené podrobným inžiniersko - geologickým prieskumom. Prístup k zemníku bude zabezpečený prostredníctvom existujúcej siete ciest I. triedy, resp. poľných ciest v hodnotenom území a jeho okolí.

1.5.2. Ročná spotreba

Podrobnejšie údaje o spotrebe surovín v etape výstavby a prevádzky budú určené v ďalšej etape projektovej prípravy stavby, resp. budú upresnené počas prevádzky, keďže súvisia s prevládajúcim počasím počas roka, najmä v zimných mesiacoch (zimná údržba komunikácií).

1.5.3. Spôsob získavania

Spôsob získavania surovín a materiálov pre výstavbu navrhovanej činnosti bude špecifikovaný dodávateľom stavby.

Humusová vrstva, ktorá bude odobratá pri výstavbe hodnotenej činnosti sa bude skladovať na zemiakoch a použije sa na spätné zahumusovanie svahov zemného telesa navrhovaného líniového diela, rekultiváciu územia dotknutého výstavbou a na plochy v navrhovaných križovatkách.

V priestoroch stavebného dvora, bude zriadená betonárka a pracovná skládka štrkopiesku. Výroba betónovej zmesi bude jediným výrobným procesom na stavbe a k nemu bude potrebné priviesť elektrickú energiu a zriadiť odberné miesto pre úžitkovú vodu.

1.6. Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru

V etape výstavby navrhovanej činnosti budú v hodnotenom území kladené dopravné nároky na miestne existujúce komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom výkopových a násypových materiálov a pod. Dĺžka komunikácií a ich zaťaženie bude závislé od určenia lokalít odkiaľ stavba bude zásobovaná surovinami.

Všetky prístupové cesty budú v priebehu ďalších stupňov projektovej dokumentácie a pred zahájením prác prerokované s dotknutými orgánmi a organizáciami. Prístup na stavenisko bude zabezpečený z jestvujúcich komunikácií. Navrhovaná činnosť nebude vyžadovať budovanie nových komunikácií, dôjde napríklad len k úpravám a preložkám existujúcich ciest v hodnotenom území. V maximálnej možnej miere sa použije aj už rozostavaná časť nového telesa rýchlostnej cesty.

Lokalizácia hlavného stavebného dvora nie je v súčasnosti určená a jeho umiestnenie bude súčasťou tendrových podmienok pre výber dodávateľa stavby. Pre umiestnenie stavebného dvora navrhujeme využiť lokalitu v dotyku s výstavbou tunelového úseku (v blízkosti portálu tunela) v rámci stavby D3 v k.ú. Svčinovec.

Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému obmedzeniu cestnej premávky na existujúcej ceste I/11 a prilahlých miestnych komunikáciách. Údaje o dopravných intenzitách existujúcej cesty I/11 v roku 2005 sú uvedené v kapitole III./3./3.6.

1.7. Nároky na pracovné sily

Pracovná sila počas výstavby sa využije z miestneho regiónu, riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečí dodávateľská firma. Počas výstavby rýchlostnej cesty je z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov alebo dĺžkou úsekov. Možno predpokladať, že výstavba rýchlostnej cesty môže do určitej miery slúžiť ako zdroj miestnych pracovných príležitostí.

V etape prevádzky hodnotenej investície nevzniknú nároky na trvalé pracovné sily.

1.8. Nároky na zastavané územie

Pri realizácii navrhovanej činnosti dôjde k trvalému a dočasnému záberu hodnoteného územia. Trvalé a dočasné zábery navrhovaných variantov sú uvedené v tabuľke, v kap. 1.1. tejto časti.

Navrhovaná činnosť v trasovaní variantu 1a - (červený) a variantu 1 - (zelený) si nevyžiada záber ani demoláciu objektov charakteru obytných budov ani výrobných areálov (objektov) poľnohospodárstva a služieb. Trasovanie variantu 2 - (fialový) si vyžiada asanáciu 2 rodinných domov v obci Svrčinovec – časť Zátky (v mieste navrhovanej estakády v úseku km -0,35 až km 0,25).

2. Údaje o výstupoch

2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Pre potreby zámeru bola spracovaná rozptylová štúdia (Technická štúdia, D. prílohová časť, Alfa04, a.s., Bratislava, doc. RNDr. Heseck, F., CSc., Bratislava,).

Hlavné bodové zdroje znečistenia ovzdušia

Navrhovaná činnosť predstavuje líniový prvok a nemá charakter bodového zdroja znečistenia ovzdušia.

Hlavné plošné zdroje znečistenia ovzdušia

Predstavujú predovšetkým plochy súvisiace s výstavbou rýchlostnej cesty R5 v úseku Svčinovec – št. hranica SR/ČR, teda ide o plošné zdroje znečistenia ovzdušia dočasného charakteru a to:

- stavebné dvory (križovatky, mostné objekty) a zemníky,
- zariadenia staveniska a pod.

Vzhľadom na to, že uvedené zdroje znečistenia sa viažu na stavebné práce v jednotlivých navrhovaných etapách realizácie hodnotenej činnosti, klasifikujeme ich ako vplyv dočasný.

Hlavné líniové zdroje znečistenia

Počas výstavby navrhovanej činnosti

Hlavnými líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia počas výstavby navrhovanej činnosti bude existujúca cesta I/11, miestne komunikácie, poľné cesty, z ktorých bude možný prístup na stavenisko. Ďalej medzi líniové zdroje znečistenia patria manipulačné pásy a samotné navrhované teleso cesty, po ktorých sa bude zabezpečovať predovšetkým stavenisková doprava.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti

Medzi hlavné líniové zdroje znečistenia v hodnotenom území patrí doprava, preto sa hodnotí vplyv dvoch znečisťujúcich látok nachádzajúcich sa vo výfukových plynoch automobilov:

- CO – oxid uhoľnatý,
- NO_x – suma oxidov dusíka ako NO₂, oxid dusičitý.

Dlhodobé a krátkodobé imisné limity IH_r a IH_k pre znečisťujúce látky CO a NO_x podľa zákona č. 705/2002 Z.z. o kvalite ovzdušia sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Imisné limity pre znečisťujúce látky CO a NO_x

Znečisťujúce látky	Imisné limity [µg.m ⁻³]	
	Krátkodobý IH _k	Dlhodobý IH _r
CO	10 000**	*
NO _x	200	40

Pozn.:

*8 – hodinový priemer; ** nie je stanovený

IH_r – dlhodobé imisné limity podľa vyhlášky č. 705/2002 Z. z. o kvalite ovzdušia

IH_k – krátkodobé imisné limity podľa vyhlášky č. 705/2002 Z. z. o kvalite ovzdušia

Najvyššie hodnoty krátkodobej koncentrácie CO i NO₂ v dotknutom území v rokoch 2010, 2020, 2030 a 2040 v trase jednotlivých navrhovaných variantov sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Najvyššie hodnoty krátkodobej koncentrácie CO i NO₂ v dotknutom území v rokoch 2010, 2020, 2030 a 2040 v trase jednotlivých navrhovaných variantov

Navrhovaný variant	Ukazovateľ / znečisťujúca látka	Rok			
		2010	2020	2030	2040
Variant – 1a (červený)	CO	573,3	463,3	312,7	184,5
	NO ₂	40,2	47,2	53,3	52,4
Variant – 1 (zelený)	CO	601,8	455,1	330,6	198,6
	NO ₂	47,6	56,1	63,2	62,9
Variant – 2 (fialový)	CO	517,2	383,9	277,8	160,0
	NO ₂	36,5	42,2	48,1	46,5

Záver:

Na základe prognózy dopravného zaťaženia navrhovanej činnosti je možné konštatovať, že vybudovanie hodnotenej činnosti je z hľadiska znečistenia ovzdušia výhodnejšie riešenie v porovnaní s existujúcou cestou I/11 bez investície.

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy v novonavrhovaných koridoroch R5 (variant 1a, 1, 2) v úseku Svčinovec – št. hranica SR/ČR sa neočakáva v jej okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekračoval limitné hodnoty. Realizáciou hodnotenej činnosti budú dodržané platné hygienické limity na území SR.

2.2. Odpadová voda

Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú ako odpadové vody produkované odpadové vody z povrchového odtoku.

Etapa výstavby

V etape výstavby navrhovanej činnosti môžeme len predpokladať kontamináciu vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti ako sú pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky znečisťujúcich látok zo skladov a techniky a úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska. Ich vplyv je možné eliminovať organizačnými opatreniami na stavbe.

Etapa prevádzky

V trase navrhovanej činnosti sa počíta s vybudovaním cestnej kanalizácie. Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej cesty budú vyvedené do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov v území budú prečistené v lapačoch ropných látok v zmysle legislatívnych predpisov a požiadaviek správcov tokov v hodnotenom území. Navrhujeme realizovať možnosť vsaku týchto vôd v dotknutom území.

2.2.1. Celkové množstvo vypúšťaných odpadových vôd

Tab.: Celkové množstvo odpadových vôd z atmosférických zrážok zo zastavaných plôch navrhovanej činnosti je nasledovný (orientačný odhad):

Varianty – kat. C 11,5/70, resp. R11,5/70	Dĺžka variantov bez tunelov	Množstvo zrážkových vôd
Variant 1a – (červený)	1,266 km	9 317,8 m ³ /rok
Variant 1 – (zelený)	1,983 km	14 594,8 m ³ /rok
Variant 2 – (fialový)	1,132 km	8 331,5 m ³ /rok

2.2.2. Technologický proces, pri ktorom odpadové vody vznikajú

Z prevádzky navrhovanej činnosti bude vznikať odpadová voda z povrchového odtoku z telesa komunikácie.

2.2.3. Typ, projektová kapacita a účinnosť čistiarne odpadových vôd v rozhodujúcich ukazovateľoch znečistenia

Typ, projektová kapacita a účinnosť lapačov ropných látok budú navrhnuté v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

2.2.4. Charakter recipientu

Po prečistení cez lapače ropných látok bude možné odvieť odpadovú vodu z povrchového odtoku do existujúcich recipientov v okolí navrhovanej činnosti, navrhujeme zväziť možnosť vsaku.

2.2.5. Vypúšťané znečistenia v príslušných jednotkách

V etape prevádzky navrhovanej činnosti budú vypúšťané len odpadové vody z povrchového odtoku. Odpadové vody z atmosférických zrážok z pozemných komunikácií sú intenzívne znečisťované najmä v zimných a jarných mesiacoch (XI. - III. mesiac), pri topení snehu a splachoch po intenzívnych zrážkach. V tomto období z dôvodu posypu vozovky môžu byť zvýšené hodnoty BSK₅, mineralizácie, obsahu dusičnanov, amoniaku, vápnika, mangánu, železa, chloridov, síranov, aniónových tenzidov, kadmia a v prípade úniku ropných látok môžu byť prekročené limity organických mikropolutantov (NEL).

2.2.6. Ovplyvnenie prúdenia a režimu povrchových a podzemných vôd

Z pohľadu celkového množstva odpadových vôd z povrchového odtoku je možné konštatovať, že v dotknutom území nedôjde k výraznému ovplyvneniu prúdenia a režimu povrchových a podzemných vôd.

2.3. Odpady

2.3.1. Druh odpadu a kategória odpadu

Odpady, ktoré vzniknú počas výstavby navrhovanej činnosti budú využívané priamo na stavbe. Nevyužitý odpad budú vyvezené na riadené skládky. Odpady, ktoré budú vznikať pri výstavbe a prevádzke hodnotenej činnosti sú v nasledujúcich tabuľkách zaradené do kategórií odpadov: ostatný odpad – O, nebezpečný odpad – N.

V zmysle 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 č. 409/2002 Z. z., môžu vzniknúť počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti odpady uvedené v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Počas stavebných prác predpokladáme, že budú vznikať nasledujúce odpady (podľa Katalógu odpadov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z.)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kat. odpadu	Pôvod odpadu
17 01 01	Betón	O	príprava územia pre realizáciu navrhovanej činnosti
17 01 02	Tehly	O	
17 02 01	Drevo	O	
17 01 07	Zmesi alebo oddelené zložky betónu a tehál	O	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O	
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahujúce nebezpečné látky	N	
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	
17 05 05	Výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky	N	
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako je uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	

17 04 05	Železo a oceľ	O	realizácia výstavby
17 04 07	Zmiešané kovy	O	
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O	
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	
20 02 02	Zemina a kamenivo	O	
03 01 05	Odpadové rezivo	O	odpad zo sprac. dreva
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O	realizácia výstavby

Výkopová zemina bude kontrolovaná na prítomnosť nebezpečných látok, v prípade, že takéto látky budú identifikované, bude s odťaženými znečistenými zeminami nakladané ako s nebezpečným odpadom v zmysle zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch. Likvidácia stavebného odpadu bude riešená v rámci zmluvy o výstavbe diela.

Tab.: Počas prevádzky predpokladáme vznik týchto odpadov (podľa Katalógu odpadov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Z.z.)

Kód odpadu	Názov odpadu	Kat. odpadu	Pôvod odpadu
13 05 03	Kaly z lapačov nečistôt	N	prevádzka odlučovačov ropných látok
13 05 08	Zmesi odpadov z lapačov piesku a odlučovačov oleja z vody	N	
20 03 03	Odpad z čistenia ulíc	O	prevádzka stavby
20 03 07	Objemný odpad	O	
20 03 99	Komunálne odpady inak nešpecifikované	O	prevádzka stavby a čistenie okolia

2.3.3. Technologický postup, pri ktorom odpad vzniká

Pri stavbe navrhovanej činnosti vzniká odpad v súvislosti s odstraňovaním prekážok pre stavbu, napr.: výrub vegetácie, výkopová zemina získaná pri hĺbení zárezov a základov. Produkcia ostatných druhov odpadov je len okrajová.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti odpady tvoria zvyšky po pokosení trvalého trávneho porastu nachádzajúceho sa v blízkosti ciest, nečistoty, prach z prevádzky na komunikácii a najmä zvyšky po zimnej údržbe a čistení vozovky. Produkcia odpadov bude minimálna a bude predstavovať odpad z údržby rýchlostnej komunikácie.

2.3.4. Množstvo odpadu

Výstavba navrhovanej činnosti

Odpady vznikajúce pri výstavbe hodnotenej činnosti tvorí hlavne zemina z výkopov, ktorá nebude vhodná pre použitie do násypov. V trase navrhovaných variantov 1 a 2 je predpokladaný prebytok výkopových materiálov, t.j.: variant 1 - (zelený) cca 638,0 m³, variant 2 – (fialový) cca 39 016,0 m³. Trasovaním variantu 1a - (červený) bude dochádzať k nedostatku násypového materiálu (cca 88,0 %, t.j. v rozsahu cca 68 484,0 m³). Presná špecifikácia množstva odpadovej zeminy bude predmetom projektovej prípravy ďalšieho stupňa a to na základe výsledkov podrobného geologického a geotechnického prieskumu, ako aj vybraného variantu. Produkcia ostatných odpadov je vzhľadom na uvedené množstvá okrajová.

Vybúrané hmoty a materiály z vozoviek existujúcich komunikácií, ktoré nie sú vhodné pre stavbu navrhovanej cesty sa budú recyklovať. Vyfrézovaný materiál asfaltových vrstiev vozovky sa po recyklácii použije späť na úpravu povrchu komunikácií nižších tried. Nestmelené vrstvy vozovky sa použijú ako stavebný materiál na výstavbu rýchlostnej cesty (R5).

Prevádzka navrhovanej činnosti

Odpady vznikajúce pri prevádzke navrhovanej činnosti tvorí hlavne odpad z údržby. Údržba navrhovanej činnosti bude, v zmysle Technickej štúdie R5 Svätinovec – št. hranica SR/ČR, Alfa04 a.s., Bratislava 02/2007, pravdepodobne zabezpečená zo strediska údržby ciest a rýchlostných komunikácií, ktoré je v súčasnosti umiestnené v Čadci. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude stredisko údržby navrhovanej činnosti upresnené.

2.3.5. Spôsob nakladania s odpadmi

Spôsob nakladania s odpadom počas výstavby navrhovanej investície bude zosúladený s právnymi požiadavkami odpadového hospodárstva.

Počas výstavby navrhovaného technického diela bude dochádzať prevažne k prebytku násypových materiálov (variant fialový a zelený). Nedostatok násypových materiálov sa prejaví pri realizácii červeného variantu. Rozhodujúcim množstvom odpadu bude nepoužiteľná výkopová zemina, ktorú bude potrebné zneškodňovať v súlade so zákonom č.223/2001 Z.z. o odpadoch na riadených skládkach odpadov v okolí hodnotenej činnosti (riadená skládka odpadov pre nie nebezpečný odpad Čadca - Podzávoz, k.ú. Čadca) , resp. bude potrebné ju iným spôsobom využiť (napr. zakrytie environmentálnych záťaží – staré lomy, neriadené skládky odpadov a pod.). Pre odvoz nepoužiteľnej výkopyvej zeminy budú slúžiť existujúce cesty I. triedy, III. triedy, poľné cesty v hodnotenom území a jeho okolí. Bežné odpady zo stavby a stavebných dvorov budú zneškodňované podľa možností jednotlivých sídiel, resp. v existujúcich riadených skládkach v území.

Starostlivosť o produkované odpady, ktorých vznik súvisí bezprostredne s prevádzkou, bude zabezpečovať majiteľ a prevádzkovateľ cesty podľa plánu odpadového hospodárstva, ktorý bude vypracovaný ku kolaudácii stavby. Evidencia množstiev a druhov produkovaných odpadov bude vykonávaná v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 129/2004 Zb.

2.4. Zdroje hluku

Pre potreby tohto zámeru bola spracovaná Hluková štúdia (Technická štúdia, D. prílohová časť, Alfa04, a.s., Bratislava, Basler & Hofmann Slovakia s.r.o., Bratislava, 02/2007). Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí, podľa Vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Hygienické požiadavky na hluk vo vonkajšom prostredí z dopravy

Tab.: Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí, podľa Vyhlášky Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z.z.

Kat. územia	Opis chráneného územia	Ref.čas. interval	Prípustné hodnoty (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov L _{Aeq, p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} L _{Aeq, p}	Želez. dráhy ^{c)} L _{Aeq, p}	Letecká doprava		
		L _{Aeq, p}	L _{ASmax, p}				
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom, (napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály)	deň	45	45	50	-	45
		večer	45	45	50	-	45
		noc	40	40	40	60	40

II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{a)} rekreačné územie	deň	50	50	55	-	50
		večer	50	50	55	-	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí ^{a)} diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, mestské centrá	deň	60	60	60	-	50
		večer	60	60	60	-	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov	deň	70	70	70	-	70
		večer	70	70	70	-	70
		noc	70	70	70	95	70

^{a)} Okolie je:

1. územie do vzdialenosti 100 m od osi vozovky alebo od osi príľahlého jazdného pásu pozemnej komunikácie,
2. územie do vzdialenosti 100 m od osi príľahlej koľaje železničnej dráhy,
3. územie do vzdialenosti 500 m od okraja pohybových plôch letísk, územie do vzdialenosti 1 000 m od osi vzletových a pristávacích dráh a územie do vzdialenosti 1 000 m od kolmého priemetu určených letových trajektórií s dĺžkou priemetu 6 000 m od okraja vzletových a pristávacích dráh letísk.

^{b)} Pozemná doprava je doprava na pozemných komunikáciách vrátane električkovej dopravy.

^{c)} Zastávky miestnej hromadnej dopravy, autobusovej, železničnej, vodnej dopravy a stanovišťa taxislužieb určené na nastupovanie a vystupovanie osôb sa hodnotia ako súčasť pozemnej a vodnej dopravy.

^{d)} Prípustné hodnoty pred fasádou nebytových objektov sa uplatňujú v čase ich používania, napr. školy počas vyučovania a pod.

Záver:

Hlukové pomery v dotknutom území a jeho okolí boli posudzované a vyhodnotené v trasách navrhovaných variantov na základe ich smerového a výškového vedenia a na základe výsledkov dopravno - inžinierskych podkladov v území.

Hygienické vyhodnotenie:

Realizáciou navrhovanej činnosti trasovanej mimo súčasný koridor cesty I/11 dôjde k zníženiu hluku pred väčšinou rodinných domov situovaných v súbahu s existujúcou cestou I/11. Vzhľadom na predpokladané intenzity dopravy a najmä vedenie trás navrhovaných variantov mimo súčasný koridor I/11 s vykonaním príslušných protihlukových opatrení, budú v blízkosti dotknutého územia splnené hygienické limity v zmysle platnej legislatívy. Prípadné rozšírenie existujúcej cesty I/11, v zmysle výsledkov hlukovej štúdie, by spôsobilo zhoršenie hlukovej situácie v intraviláne obce, už v súčasnosti nevyhovujúcemu hlukovému komfortu v Svrčinovci – časť Zatky.

Návrhy protihlukových stien a fasádnych úprav

Ako priestory vyžadujúce si ochranu pred nadlimitným hlukom z prevádzky navrhovanej činnosti boli vyhodnotené nasledujúce úseky (uvedené v tabuľke) v jednotlivých navrhovaných variantoch R5 s návrhom realizácie protihlukových stien (bariér):

Tab.: Lokalizácia protihlukových stien a ich dĺžka na trase navrhovanej činnosti

Lokalita	Variant	Dĺžka PHS	Úsek
obec Svrčinovec – časť Zatky	červený	850,0 m	km 0,150 – 0,450, vpravo
			km 0,600 – 0,950, vľavo
			km 1,000 – 1,195, vľavo
	fialový	1 275,0 m	km 0,040 – 0,290, vpravo
			km 0,040 – 1,065, vľavo
	zelený	510,0 m	km 0,300 – 0,650, vpravo
km 0,370 – 0,530, pred colnicou			

(Zdroj: Technická štúdia, D. prílohová časť, Hluková štúdia, Basler & Hofmann Slovakia s.r.o., Bratislava, 02/2007)

Najoptimálnejším variantom z pohľadu vykonania potrebných protihlukových opatrení sa javí trasa zeleného, resp. červeného variantu. Realizácia fialového variantu si vyžiada v jeho trase vybudovanie súvislej protihlukovej bariéry v dĺžke až 1 275,0 m.

Presné geometrické parametre navrhovaných protihlukových clon s ich bariérovým účinkom budú upresnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR). Materiálová skladba PH clôn je predmetom riešenia príslušného stavebného objektu, pričom použitý materiál musí spĺňať nasledujúce akustické požiadavky:

- vzduchová nepriezvučnosť $DL_R > 24$ dB, kategória B3,
- zvuková pohltivosť $DL_{\alpha} > 8$ dB, kategória A3.

Hluk počas výstavby navrhovanej činnosti

Počas stavebných prác môže byť zvýšená hlučnosť v okolí hodnotenej činnosti v dôsledku pohybu stavebných strojov a mechanizmov. Ich vplyv je možné minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov. Počas výkopových a betonárskych prác bude stavba obsluhovaná z existujúcich obslužných komunikácií. Ekvivalentná hladina hluku od stavebných mechanizmov bude dodržaná v zmysle platnej legislatívy. V príslušnom zastavanom území dotknutej obce sa nepredpokladá prekročenie prípustnej hladiny hluku stanovenej na dobu výstavby R5.

2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia

Žiarenie a iné fyzikálne polia sa v súvislosti so stavbou a prevádzkou hodnotenej činnosti nevyskytujú. Nepredpokladáme šírenie žiarenia ani iných fyzikálnych polí z hodnotených činností v takej miere, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody užívateľov komunikácie. Ovplyvnenie obytných celkov nepredpokladáme.

2.6. Teplo, zápach a iné výstupy

Nepredpokladáme šírenie tepla a zápachu v takých koncentráciách, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody užívateľov komunikácie. Ovplyvnenie obytných celkov nepredpokladáme. Teplo z prechádzajúcich automobilov je z hľadiska životného prostredia zanedbateľné. Zápach spôsobený výfukovými plynmi bude v porovnaní so súčasným stavom na okolitých komunikáciách menej výrazný až zanedbateľný.

2.7. Iné očakávané vplyvy

2.7.1. Očakávané vyvolané investície

Úpravy a preložky inžinierskych sietí a technickej infraštruktúry pri realizácii navrhovanej činnosti:

Tab.: Úpravy a preložky inžinierskych sietí a technickej infraštruktúry pri realizácii navrhovanej činnosti kategórie R 11,5/70, resp. C 11,5/70 (dvojpruh)

ukazovateľ		variant 1 – (zelený)	variant 1a – (červený)	variant 2 – (fialový)
		dĺžka preložky (m)	dĺžka preložky (m)	dĺžka preložky (m)
Cesty	preložka cesty	77	217	76
	úprava cesty pred colnicou	250	250	250
Preložky tokov		580	465	580
Preložky vodovodov DN 500		-	130	80
Preložky kanalizácie		-	-	-
Preložka plynovodov STL		-	100	-
Preložky silnoprúdových vedení		1 545	535	1 903
Preložky slaboprúdových vedení		1 185	1 040	205

Výstavba navrhovanej činnosti si vyžiada nasledujúce investície:

- úprava prístupových komunikácií k pozemkom a zastavaným územiám,
- náhrady za zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy,
- výkup pozemkov,
- úpravy a preložky produktovodov,
- vegetačné a terénne úpravy atď.

2.7.3. Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny

Medzi terénne úpravy a zásahy do krajiny sú zaradené nasledovné činnosti: osadenie mostných objektov, vegetačné úpravy, výrub vegetácie, preložky a úpravy vodných tokov, úpravy, preložky a rekultivácie existujúcich komunikácií a pod.

Terénne úpravy a zásahy do krajiny budú predstavovať aj činnosti súvisiace so zabezpečením stavebných surovín pre potreby výstavby navrhovanej činnosti. Navrhujeme preto v krajine využívať len ložiská, ktoré sú dobre prístupné, resp. svojou činnosťou nezaťažujú obytné územia alebo nie sú situované v chránených územiach. Nenavrhujeme otvárať žiadne nové ložiská.

Navrhovaná činnosť bude začlenená do krajiny prostredníctvom sadovníckych (vegetačných) úprav. Rozsah predpokladaných vegetačných úprav v jednotlivých variantoch navrhovanej činnosti je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Rozsah predpokladaných vegetačných úprav v jednotlivých variantoch navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť	Variant – 1a (červený)	Variant – 1 (zelený)	Variant - 2 (fialový)
plocha (m ²)	14 807	13 810	20 130

Na základe posúdenia klimatických, pôdných a stanovištných podmienok v rámci vegetačných úprav po ukončení výstavby navrhovanej činnosti navrhujeme v strmších svahoch odstránenej vegetácie opätovné spevnenie okolia navrhovanej rýchlostnej cesty výsadbu vhodných kríkových skupín a stromov s minimalizovaním šírenia invázných druhov v krajine s cieľom začlenenia stavby do krajiny.

Uprednostňujeme 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.

3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

3.1. Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo sú hodnotené na základe emisnej štúdie a hlukovej záťaže z hodnotenej činnosti. Podľa výsledkov štúdií hodnotená činnosť nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva. Realizáciou navrhovanej činnosti trasovanou mimo súčasný koridor cesty I/11 bude znamenať pozitívne ovplyvnenie dotknutého obyvateľstva žijúceho v obci Svrčinovec – časť Zatky, v územnom obvode Čadca.

Priamym vplyvom hodnotenej činnosti bude vystavených celkovo 3382 osôb dotknutého sídla.

Najnepriaznivejším riešením trasovania navrhovanej činnosti z pohľadu vplyvov na obyvateľstvo je viesť trasu rýchlostnej cesty v koridore súčasnej cesty I/11, tzn. nedošlo by k riešeniu dopravnej situácie v území a odklonu najmä tranzitnej nákladnej dopravy z koridoru I/11. Z tohto dôvodu navrhujeme viesť trasu navrhovanej činnosti odklonom od súčasného koridoru I/11, čo bude mať za následok zlepšenie hlukovej a emisnej situácie v dotknutej obci. V najexponovanejších miestach obytnej zástavby v trase rýchlostnej cesty R5 sú navrhnuté pre zabezpečenie hlukového komfortu v blízkosti komunikácie protihlukové stavebno – technické opatrenia. Uvedenie navrhovanej činnosti do prevádzky v čo najkratšom termíne, bude mať pozitívny dopad na kvalitu životného prostredia dotknutej obce.

Navrhovaná činnosť zabezpečí nové, dopravne a technicky výhodné prepojenie navrhovanej stavby D3 Čadca – Skalité s cestnou sieťou Českej republiky. Nepriamo budú ovplyvnení aj ďalší užívatelia novej cesty, ktorí nemajú trvalé, alebo prechodné bydlisko v hodnotenom území, ale sú jej užívatelmi, ktorým sa oproti stavu bez realizácie hodnotenej investície zrýchli prejazd územím, dôjde k poklesu spotreby pohonných hmôt a zvýši sa bezpečnosť premávky.

3.1.1. Iné vplyvy

V hodnotenom území sa bude technické dielo dotýkať individuálnych a skupinových záujmov ľudí (vlastníctvo pozemkov). Trasovaním fialového variantu dôjde k asanácii 2 rodinných domov v k. ú. obce Svrčinovec – časť Zatky (v mieste navrhovanej estakády v úseku km -0,35 až km 0,25). Trasa červeného a zeleného variantu si asanáciu obytných objektov nevyžiada. V ďalšom stupni projektového riešenia stavby po jej geometrickom zameraní, vytýčení trasy vybraného variantu navrhovanej činnosti, bude následne upresnený počet objektov dotknutých asanáciou.

Trasa fialového variantu okrem asanácie 2 rodinných domov v zastavanej časti obce Svrčinovec – časť Zatky vyvoláva pocit stiesnenosti (navrhovaná protihluková bariéra v dĺžke až 1 275,0 m) a je nevýhodná z hľadiska územného rozvoja dotknutej obce. Najoptimálnejšou trasou z pohľadu vplyvu stavby na obyvateľstvo je vedenie koridoru rýchlostnej cesty v trase červeného variantu s výhľadovým dobudovaním na koridor zeleného variantu (dobudovanie je výhľadovo plánované po roku 2030). Trasa červeného variantu vedená v dosahu vplyvov existujúcej železničnej trate rieši odklon z koridoru súčasnej cesty I/11 tranzitnej nákladnej dopravy od dopravy cieľovej (zdrojovej).

3.2 Vplyvy na prírodné prostredie

3.2.1. Vplyvy na horninové prostredie, geodynamické javy, nerastné suroviny a geomorfologické pomery

Medzi významné vplyvy budovania 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 vybudovaní.

V trase navrhovanej činnosti je zaznamenaný výskyt plošných a bodových zosuvov pôdy. Zosuvné plochy sú viazané na úpätia svahov v povodí Šlahorovho potoka. Mocnosť zosuvného delúvia sa pohybuje v rozpätí cca 3,0 - 6,0 m. Trasy navrhovaných variantov sú vedené v stabilnom a v menej stabilnom prostredí. Na základe výsledkov podrobného inžiniersko – geologického prieskumu dotknutého územia budú pri zakladaní pilót mostných konštrukcií prijaté stavebno – technické (konštrukčné) a prevádzkové opatrenia, ktoré budú minimalizovať možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a prevádzky hodnotenej činnosti.

Pre potencionálne nebezpečie aktivácie geodynamických procesov (zosuvné plochy) pri zakladaní telesa komunikácie bude potrebná ich včasná identifikácia a následná eliminácia. Pri dodržaní navrhovaných opatrení neočakávame žiadne výrazné vplyvy hodnotenej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky navrhovanej činnosti na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery.

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do žiadnych výhradných plošných a líniových ložísk, chránených ložísk nerastných surovín alebo dobývacích priestorov. Výstavbou navrhovanej činnosti nebude dochádzať k otváraní nových ložísk v okolí hodnoteného územia, ale budú sa využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa. Navrhujeme využívať také existujúce ložiská nerastných surovín, ktoré sú lokalizované mimo územie CHKO Kysuce.

3.2.2. Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy na navrhovaných koridoroch R5 v úseku Svčinovec – št. hranica SR/ČR sa neočakáva v ich okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekračoval limitné hodnoty (doc. RNDr. Hesek, CSc., 01/2007). Realizáciou hodnotenej činnosti budú dodržané platné hygienické limity na území SR.

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.

3.2.3. Vplyvy na hlukovú situáciu v území

Hlukové pomery v hodnotenom území boli posudzované v Hlukovej štúdii (Technická štúdia, D. prílohová časť, Alfa04, a.s., Bratislava, Basler & Hofmann Slovakia s.r.o., Bratislava, 02/2007), podľa ktorej sú najvyššie prípustné hodnoty hluku prekračované v zastavanej časti dotknutej obce, cez ktorú prechádza cesta I/11.

Realizáciou navrhovanej činnosti trasovanej mimo súčasný koridor cesty I/11 dôjde k zníženiu hluku pred väčšinou rodinných domov situovaných v súbehu s existujúcou cestou I/11. Vzhľadom na predpokladané intenzity dopravy a najmä vedenie trás navrhovaných variantov mimo súčasný koridor I/11 s vykonaním príslušných protihlukových opatrení (protihlukové steny), budú v blízkosti

dotknutého územia splnené hygienické limity v zmysle platnej legislatívy. Konkrétne geometrické parametre a materiál navrhovaných protihlukových stien budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie. Prípadné rozšírenie existujúcej cesty I/11, v zmysle výsledkov hlukovej štúdie, by spôsobilo zhoršenie hlukovej situácie v intraviláne Svrčinovci – časť Zatky, ktorá už v súčasnosti prekračuje platné hygienické limity.

3.2.4. Vplyvy na podzemnú a povrchovú vodu

Vplyvy na podzemné vody

Samotné teleso navrhovanej činnosti je vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Negatívne ovplyvnenie podzemných vôd závisí od priepustnosti jednotlivých hydrogeologických celkov, druhu a hrúbky pokryvej 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. Preto navrhujeme pri vedení trasy navrhovanej činnosti v blízkosti vodných tokov, resp. pri ich prekonávaní (najmä Šlahorovho potoka) používať pri zimnej údržbe komunikácie vhodné posypové materiály, také ktoré sú neúčinné s abiotickými zložkami prostredia (inertné). Na základe technických a technologických opatrení nepredpokladáme, že dôjde ku zmene režimu a kvality podzemných vôd v dotknutom území a jeho okolí.

Vplyvy na PHO a vodohospodárske chránené oblasti

Hodnotené územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona NR SR č.364/2004 o vodách). Vplyvy navrhovanej činnosti na tieto územia nie sú negatívne.

Územný obvod Čadca, v ktorom je navrhovaná činnosť umiestnená leží v CHVO (vodohospodársky chránená oblasť) Beskydy a Javorníky. Vplyv navrhovanej činnosti na CHVO z pohľadu jej funkčno – technologického prevedenia (opatrenia pri odvádzaní odpadových vôd z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej komunikácie) nie je negatívny.

Vplyvy na pramene a hydrogeologické vrty

Priamo v trase navrhovanej činnosti sa nenachádzajú registrované vodohospodárske pramene a hydrogeologické vrty. Vplyv navrhovanej činnosti na pramene a hydrogeologické vrty je minimálny.

Vplyvy na minerálne a termálne pramene

V dotknutom území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadny zdroj minerálnych a termálnych vôd. Vplyv výstavby a prevádzky hodnotenej činnosti bude nulový.

Vplyvy na povrchové vody

Cez hodnotené územie navrhovanej činnosti neprechádza žiadny vodárenský tok ani vodohospodársky významný vodný tok, v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. V trase navrhovanej činnosti v k.ú. obce Svrčinovec – časť Zatky sú plánované preložky a úpravy Šlahorovho potoka, pozri kap. IV./2./2.7. Šlahorov potok nie je regulovaný a v čase výdatnejších dlhotrvajúcich dažďov sa voda vylieva z jeho koryta a spôsobuje v území záplavy s materiálnymi škodami. Pri premosteniach vodných prekážok (miestne potoky) sú mostné objekty nadimenzované na prevedenie prietoku Q_{100} s požadovanou rezervou.

Pri zakladaní mostných objektov prekonávajúcich vodný tok Šlahorov potok sú navrhované rozpätia polí osadenia pilierov v dĺžkach 20 m a väčších. Dostatočne širokým a vysokým premostením vodného toku vzhľadom na jeho súčasnú šírku (cca 2,0 m až 4,0 m)

nepredpokladáme ovplyvnenie jeho odtokových pomerov v takej miere, že by dochádzalo k zmene prietočnosti, vodnatosti, resp. jeho znefunkčneniu či likvidácii.

Pri realizácii úprav (preložiek) vodného toku (Šlahorov potok) odporúčame prijať také technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov (spevnenie koryta s dostatočným premostením preloženého úseku proti zosuvu pri prejazdoch stavebných mechanizmov, zabezpečenie ich dobrého technického stavu proti úniku ropných látok, vyložiť dno koryta potočnými valúnmi do priepustného lôžka), aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území (znefunkčnenie toku), nebola ohrozená akosť povrchových vôd, neboli zmenené hydraulické podmienky v koryte toku, pozri Technické odporúčania k vedeniu trasy navrhovanej činnosti v kap.10/10.2. tejto časti.

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa komunikácie budú vyvedené cestnou kanalizáciou do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov v území budú prečistené v lapačoch ropných látok. Navrhujeme zvážiť však týchto vôd v dotknutom území.

Havárie

Havária môže nastať pri dopravnej nehode s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. V prípade danej situácie je vypracovaný havarijný plán a záchranné vozidlá sú vybavené havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody.

3.2.5. Vplyvy na pôdu

Vplyvy na pôdu počas výstavby navrhovanej činnosti

Priaznivé vplyvy stavby rýchlostnej cesty na pôdu nepredpokladáme. 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 zemičkoch. Tieto budú v ďalších fázach výstavby zámeru 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 navrhovanej investície sú dočasné a je možné ich eliminovať. Jedná sa o nepredvídané havarijné situácie (únik ropných látok, hydraulických olejov) u stavebných mechanizmov. Môže tiež dochádzať k erózii v trase telesa rýchlostnej komunikácie a to najmä v miestach zárezov.

Vplyvy na pôdu počas prevádzky navrhovanej činnosti

V etape prevádzky hodnotenej činnosti môžeme predpokladať negatívne vplyvy pri náhodnej havárii (napr. únik ropných látok) v doprovodnom pruhu komunikácie, čím môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy. Takéto znečistenie má vratný charakter a jeho následky je možné odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a následnou biologickou rekultiváciou. Pri realizácii 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 a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou kríkových skupín.

Z navrhovaných variantov z hľadiska celkového trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy sa ako najoptimálnejšia javí trasa zeleného variantu a jeho 1. etapy výstavby (variant červený) so záberom celkovo 2,08 ha, resp. 3,04 ha poľnohospodárskej pôdy. Najnepriaznivejším variantom z hľadiska trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy je trasovanie fialového variantu s celkovým

záberom 5,61 ha. Z hľadiska záberu lesnej pôdy sa ako najoptimálnejší variant javí červený variant v trase ktorého nedochádza k záberom lesnej pôdy.

Ostatné vplyvy na pôdu v spojitosti s obhospodarovaním pôd sú uvedené v tejto časti, kapitole 3.4. Vplyvy na poľnohospodársku výrobu a vplyvy na lesné hospodárstvo (zábery lesných porastov).

3.2.6. Vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vplyvy na vegetáciu

Priamym vplyvom realizácie hodnotenej činnosti bude zásah do biotopov európskeho a národného významu v dotknutom území v povodí Šlahorovho potoka a jeho blízkom okolí. V súvislosti s navrhovanou činnosťou dôjde v jej trase k odstráneniu vegetačného krytu, ako aj zmeny pôdneho horizontu (výrub drevín, krovitého porastu lesných spoločenstiev, ako aj brehového porastu v povodí Šlahorovho potoka). Ide o odstránenie vegetácie v koridore stavby, kedy vonkajší zásah čiastočne znemožní návrat k prirodzenej obnove. Počas výstavby je potrebné zohľadniť aj zásahy do okolitej vegetácie, ktorá nemusí byť úplne odstránená.

Z hľadiska vplyvu navrhovaného zámeru na lesné komplexy (lesný typ - čučoriedková jedľová bučina so smrekom) sa javí trasovanie červeného variantu ako najoptimálnejšie, pri ktorom nedochádza k záberom lesných porastov v území. Trasy fialového a zeleného variantu sa javia ako menej priaznivé, pri ktorých dochádza k zásahom do lesných spoločenstiev, pozri kap. 3.4 vplyvy na lesné hospodárstvo v tejto časti.

V povodí Šlahorovho potoka sú plánované úpravy a preložky vodného toku čo spôsobí narušenie, až likvidáciu brehových porastov. Najväčší zásah do sprievodnej vegetácie toku sa predpokladá v trase fialového variantu pred zastavanou časťou obce v dĺžke 430,0 m a menší zásah v trase zeleného variantu v dĺžke 266,0 m. Ide o cennejšie územie v alúviu Šlahorovho potoka, ktoré je menej ovplyvňované činnosťou človeka. V trase červeného variantu dochádza k úprave toku v dotyku so zastavanou časťou obce (pri čerpacej stanici pohonných hmôt) a pri colnici v zastavanej časti, kde je tok vo väčšej miere atakovaný činnosťou človeka.

Pri premosteniach Šlahorovho potoka navrhujeme umiestnenie mostných konštrukcií v čo najkolmejšom smere na vodný tok, resp. navrhujeme umiestniť piliere mostnej konštrukcie čo najďalej od brehu vodného toku, čím by nedochádzalo k nadmernej likvidácii brehových porastov (najmä v miestach osadenia navrhovaných mimoúrovňových križovatiek vo variante fialovom, resp. zelenom). Najnepriaznivejšou trasou z hľadiska jej vplyvu na brehovú vegetáciu toku je trasa fialového variantu v dôsledku umiestnenia mimoúrovňových križovatiek a ich vetiev priamo v miestach meandrujúceho potoka. Trasa zeleného variantu vedená v prevažnej miere v súbehu so železničnou traťou, je vedená až z 97% z jej celkovej dĺžky na estakádach. V mieste prekonávania cesty I/11 a Šlahorovho potoka v úseku km -0,6 až km -0,05 je navrhovaná estakáda s výškou cca 12 m a rozpätím pilierov v dĺžkach 30 m. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby doporučujeme zvážiť možnosť osadenia pilierov mosta v spomínanom úseku s ich väčším rozpätím (cca 80 až 100 m). Takýmto preklenutím údolia Šlahorovho potoka môžu byť nepriaznivé vplyvy stavby na brehovú vegetáciu toku prijateľným spôsobom zmiernené, vid'. vplyvy na biodiverzitu.

Pri úpravách toku (zemné práce) na obnažených pôdach vplyvom realizácie stavby je potrebné eliminovať výskyt invázných druhov rastlín, napr.: krídatka japonská (*Fallopia japonica*, syn. *Reynoutria japonica*), zlatobyľ obrovská (*Solidago gigantea*), turanec kanadský (*Conyza canadensis*) a ďalšie.

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 navrhujeme použiť nenáročné druhy drevín a krovitých skupín. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov schopných vývoja v nepriaznivejších podmienkach.

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 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 migračný nadregionálny terestrický biokoridor a hydrický biokoridor miestneho významu Šlahorov potok. Narušením migračných koridorov môže dôjsť k obmedzeniu migračných možností niektorých druhov živočíchov viažucich sa na alúvium Šlahorovho potoka (cicavce - vydra, menej pohyblivé druhy živočíchov – obojživelníky, plazy a pod.) a na terestrické živočíchov viažuce sa na lesné spoločenstvá (väčšie druhy cicavcov, ako napr.: jelenia, srnčia a diviacia zver, menšie mačkovité druhy a pod.).

Pre eliminovanie nepriaznivých vplyvov bude potrebné zachovať prirodzené migračné koridory živočíchov, v hodnotenom území ide najmä o koridory pozdĺž vodných tokov, ktoré bude potrebné prekonať dostatočne širokým a vysokým premostením. Navrhujeme minimálnu šírku 5 m a výšku 2 m. Tieto opatrenia je potrebné dodržať najmä pri križovaní vodného toku Šlahorov potok a jeho prítokov.

Existujúca cesta I/11 a železničná trať Čadca – Bohumín tvorí líniovú bariéru v migrácii fauny, na ktoré si zver hodnoteného územia pri ich prekonávaní už zvykla, resp. prevažne migruje v súbehu s nimi. Dôležitou skutočnosťou je, že navrhovaná činnosť nebude oplotená. Avšak v miestach migrácie zveri bude potrebné v koridore navrhovanej činnosti prijať účinné technické opatrenia (podchody a priepusty – klenbové, rámové, navádzacia zeleň s oplotením, využitie estakád, realizácia optických výstražných zariadení a pod.) pre zabezpečenie ich prechodu za potravou, k napájadlám a zabráneniu nehodovosti na vozovke. Na základe uvedeného navrhujeme realizáciu priepustov pre zver v nasledujúcich úsekoch navrhovanej činnosti:

Variant 1- (zelený)

- km -0,52 až km -0,10 – priepust pre zver s využitím premostenia potoka v území menej ovplyvnenom antropogénnou činnosťou (úpravy Šlahorovho potoka v dĺžke až 266 m),
- km 0,20 do 0,60 – migrácia hydrických a terestrických živočíchov s využitím navrhovanej estakády (výška cca 9,0 m, rozpätie polí mosta 17 x 24 m).

Variant 1a - (červený)

- km 0,15 a km 0,20 – priepust s využitím premostenia potoka v dĺžke 22,0 m s rozpätím pilót 20 m pre menšie druhy cicavcov a mačkovité šelmy,
- km 0,47 do 0,88 – migrácia hydrických a terestrických živočíchov s využitím navrhovanej estakády (výška cca 9,0 m, rozpätie polí mosta 17 x 24 m),
- km 1,02 a 1,07 – priepust pre zver s využitím navrhovaného premostenia Šlahorovho potoka v zastavanej časti obce.

Variant 2 - (fialový)

- km -0,40 až km -0,10 – priepust pre zver s využitím premostenia potoka v území menej ovplyvnenom antropogénnou činnosťou (úpravy Šlahorovho potoka v dĺžke až 430 m),
- km 0,05 až 0,10 - využitie navrhovaného premostenia s výškou 16 m, priepust pre hydrické živočíchy (úpravy prítoku Šlahorovho potoka v dĺžke 150 m).

Na základe horeuvedených skutočností hodnotíme navrhovanú činnosť v červenom variante za najmenej rizikovú. Najnepriaznivejší sa javí variant fialový.

Podľa Národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území sa v hodnotenom území a jeho bezprostrednom okolí nenachádza žiadny z nich.

Vplyvy na biodiverzitu

Na diverzitu krajinného celku a jej štruktúru má najväčší vplyv dlhodobá antropogénna činnosť. Medzi lokality s vyššou biologickou diverzitou patria v hodnotenom území biotopy lesných porastov a sprievodná brehová vegetácia v povodí Šlahorovho potoka. Prehľad biotopov európskeho a národného významu vyskytujúcich sa v hodnotenom území je uvedený v kap. III./1.8. Výstavba trasy R5 v úseku Svčinovec – št. hranica SR/ČR môže negatívne ovplyvniť prioritné biotopy v povodí Šlahorovho potoka (Ls 1.3 Jaseňovo – jelšové podhorské lužné lesy, Ls1.4 Horské jelšové lužné lesy) a na vodu viazaných cenných zoocenóz - vodný tok Šlahorov potok. Negatívne ovplyvnenie toku môže spočívať v narušení toku a koryta potoka v miestach premostení a výstavby trasy v bezprostrednej blízkosti vodného toku. Negatívnym javom možno predísť, resp. ich zmierniť technicko – stavebnými a kompenzačnými opatreniami, pozri kap. IV./10./10.2. Technické opatrenia.

Najoptimálnejším variantom z pohľadu vplyvu najmä na prioritné biotopy, resp. genofondové významné lokality je vedenie trasy R5 v súčasnom koridore I/11, čo však nerieši súčasné ani budúce zvýšené dopravné intenzity v území a najmä ich dopad na miestne obyvateľstvo. Na základe vyššie uvedeného bol hľadaný iný variant trasovania, ktorý by bol odklonený od koridoru súčasnej cesty I/11.

Optimálnejším riešením pre obyvateľov dotknutej obce z hľadiska negatívneho vplyvu dopravy (hluk, emisie) je výstavba I. etapy zeleného variantu, t.j. variant 1a (červený).

Navrhované trasy R5 prechádzajú mimo územia CHKO Kysuce a lokalít NATURA 2000 vyznačujúce sa vyššou hodnotou biodiverzity a nebudú narúšať ich stabilitu a štruktúru. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na uvedené plochy a lokality, nachádzajúce sa v širšom okolí hodnoteného územia, neboli identifikované.

3.3. Vplyvy na krajinu

Vplyvy v etape výstavby

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.

Vplyvy v etape prevádzky

Hodnotená činnosť bude meniť súčasnú štruktúru a využívanie krajiny a 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.

Variant 1a – (červený)

Trasa červeného variantu je vedená západne od existujúcej cesty I/11 v súbehu s existujúcou železničnou traťou Čadca - Bohumín. Koridor červeného variantu nebude výrazne meniť súčasnú štruktúru krajiny, pretože je vedený v dosahu vplyvov existujúcich dopravných línií v území a jeho trasovanie nevyvoláva v zastavanej časti obce pocit stiesnenosti. Realizácia červeného variantu, t.j. 1. etapy variantu zeleného nebude vyžadovať budovanie príjazdových mimoúrovňových križovatkových vetiev. Stavba nebude zásadným spôsobom meniť ráz krajiny pred intravilánom Svčinovec – časť Zatky od stavby D3.

Variant 1 – (zelený)

V úseku 0,1 km až koniec trasovania 1,983 km je vplyv zeleného variantu na krajinu a jej využívanie obdobný ako v jeho navrhovanej 1. etape, keďže kopíruje trasu červeného variantu. V miestach križovatkovej vetvy „A“ stavby D3 v úseku km -0,785 až km -0,580 pretína v dotyku s cestou I/11 lesné porasty (lesný typ - čučoriedková jedľová bučina so smrekom).

Variant 2 – (fialový)

Trasa fialového variantu je vedená východne od existujúcej cesty I/11 a prechádza cez maloplošné oráčiny, lúky a pasienky a ostrovčeky lesných porastov (v úsekoch km 0,490 až 0,495 a km 0,685 až 0,705 dochádza k výrubu lesných porastov). Jeho realizácia vyvoláva pocit stiesnenosti, ide o ďalší dopravný koridor vedený poza rodinnú zástavbu cca 80 m od cesty I/11 vo východnom smere a je nevýhodným riešením z hľadiska územného rozvoja obce. V trase uvedeného variantu dôjde aj k asanácii 2 rodinných domov, ide o negatívny vplyv na štruktúru a využívanie krajiny.

Vplyv na scenériu krajiny

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do krajiny bude začlenené nové technické líniové dielo. Najväčším vizuálnym zásahom do krajiny pri výstavbe cestného telesa je vedenie trasy v zárezoch, na vysokých násypoch a výstavbou vysokých mostných konštrukcií. Krajinársky najvýznamnejším prvkom v hodnotenom území je sprievodná vegetácia Šlahorovho potoka a ostrovkovité lesné spoločenstvá Jablunkovského medzihoria.

Variant 1a – (červený)

Trasa červeného variantu bude prechádzať iba z malej časti v zárezoch. V začiatočnom úseku do km 0,475 bude prechádzať v miernych násypových formách. V úseku km 0,475 až km 0,883 sa počíta s realizáciou mostného objektu s max. výškou do 9 m pri prekonávaní miestnych depresíí. Vzhľadom na niveletu reliéfu, blízku železničnú trať nepredpokladáme, že v tomto úseku navrhovaná stavba bude výrazne znečisťovať krajinnú scenériu. Koncové úseky variantu sú vedené v miernych násypoch s osadením mostných objektov pri prekonávaní Šlahorovho potoka s premostením nad 3,0 m. Vhodným začlenením stavby do krajiny pomocou sadovníckych úprav budú rušivé vplyvy na scenériu krajiny pri vedení trasy v miernych násypoch účelovo potlačené.

Variant 1 – (zelený)

Zelený variant obdobne ako fialový prekonáva, v začiatočnom úseku trasovania po km 0,2 cestu I/11, Šlahorov potok prostredníctvom technických prvkov (zárubné a oporné múry, estakáda, vetva „A“ z D3). Vybudovanie mimoúrovňových križovatkových vetiev s napojením na D3 môže na krajinnú scenériu krajiny pôsobiť rušivo.

Variant 2 – (fialový)

Tento odklonený úsek trasy vo východnom smere od existujúcej I/11 je charakteristický striedaním násypových a zárezových prvkov, ktoré môžu pôsobiť na scenériu krajiny rušivo a neprirodzene.

Terénne depresie prekonáva technickými prvkami (vysoké zářezy, cca 6,0 zárubné a oporné múry s celkovou dĺžkou až 900 m) a má na scenériu krajiny negatívny vplyv. Medzi rušivé technické prvky v krajine patrí vybudovanie mimoúrovňových križovatkových vetiev (stavba D3 s napojením na R5), ako aj realizácia mostného objektu pri prekonávaní Šlahorovho potoka a cesty I/11 s výškou pilót 16,0 m v úseku km -0,35 až km 0,25 a vybudovanie súvislej protihlukovej bariéry v dĺžke až 1 275 m.

Realizáciou navrhovanej činnosti nebudú dotknuté pohľady na kultúrne pamiatky alebo významné krajinárske miesta.

Vplyvy na chránené územia a ochranné pásma

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných chránených území. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na veľkoplošné a maloplošné chránené územia neboli identifikované.

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

3.3.1. Ochrana prírody v zmysle 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 územia 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.

Iné ochranné pásma

Ochranné pásma vodných zdrojov, chránené ložiskové územia

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 o vodách). Územný obvod Čadca, v ktorom je navrhovaná činnosť umiestnená leží v CHVO (vodohospodársky chránená oblasť) Beskydy a Javorníky s celkovou rozlohou 1 856,0 km², čo predstavuje cca 3,58% z celkovej rozlohy SR.

Trasa navrhovanej činnosti nepretína žiadne chránené ložiskové územia. Vplyv stavby vzhľadom na jej funkčno – technologické prevedenie nie je negatívny.

3.3.2. Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Vplyv navrhovanej činnosti na hydričné biokoridory

Hodnoteným územím prechádza biokoridor miestneho významu - Šlahorov potok. Priamym vplyvom stavby komunikácie je výrub vegetácie v ochrannom pásme komunikácie. Vzhľadom na skutočnosť, že tento biokoridor nie je v súčasnosti antropogénne narušený mimo zastavaných častí dotknutej obce a ich blízkeho okolia, je nutné prijať opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov trasy technického diela (minimalizácia likvidácie brehových porastov, zabránenie odvodneniu územia), zabezpečenie súčasnej migrácie živočíchov viažucich sa na alúvium

Šlahorovho potoka. Pri zakladaní mostných objektov prekonávajúcich vodný tok Šlahorov potok sú navrhované rozpätia polí osadenia pilierov v dĺžkach 20 m a väčších. Dostatočne širokým a vysokým premostením vodného toku vzhľadom na jeho súčasnú šírku (cca 2,0 m až 4,0 m) nepredpokladáme ovplyvnenie jeho odtokových pomerov, či likvidáciu brehových porastov a na ne sa viažucich zoonoz v takom rozsahu, čo by malo za následok deštrukciu prvku ÚSES. Pozri aj vplyvy na vegetáciu kap. 3.2.6. v tejto časti.

Vplyv navrhovanej činnosti na terestrické biokoridor:

Ide o terestrický nadregionálny biokoridor I. Nadregionálny terestrický biokoridor, ktorého trasa v hodnotenom území a jeho okolí vedie lesnými spoločensťami Jablunkovského medzihoria. Umožňuje pohyb suchozemských stavovcov a zložiek bioty viazaných na terestrické prostredie. Navrhovaná činnosť pretína uvedený biokoridor v celom úseku trasovania variantov. Výstavbou hodnotenej komunikácie môže dochádzať k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce živočíchy (migrácia vysokej a diviacej zveri). Biokoridor je prerušovaný existujúcimi cestnými a železničnými ťahmi v území cez ktoré prechádza. Na tieto technické líniové prvky si zver hodnoteného územia pri ich prekonávaní už zvykla, resp. prevažne migruje v súbehu s nimi.

Možný bariérový efekt navrhujeme eliminovať realizáciou technických opatrení – realizáciou podchodov, priepustov, resp. využitie osadenia estakád a pod. Realizáciou technických opatrení (priepusty pre zver s využitím morfológie terénu) nepredpokladáme narušenie migrácie živočíchov v hodnotenom území a v jeho okolí vo väčšej miere ako doteraz.

3.4. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vplyvy na kultúrne a historické hodnoty, štruktúru sídiel, archeologické náleziská

Hodnotená činnosť nebude mať negatívny vplyv na kultúrne hodnoty územia, paleontologické a archeologické náleziská.

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 (miestne tradície)

Hodnotená činnosť nebude mať žiaden vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, ani na miestne tradície.

Vplyvy na poľnohospodársku výrobu

Trasy variantov červeného - 1a, resp. zeleného - 1 sú z hľadiska vplyvov navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu optimálnejším riešením oproti vedeniu trasy fialového variantu. Navrhovaná trasa fialového variantu pretína maloplošné oráčiny v súkromnom vlastníctve a spôsobí ich väčšie rozdrobenie, čo môže v konečnom dôsledku, z pohľadu ich dnešného plošného záberu, spôsobiť zánik možnosti ich poľnohospodárskeho využitia. Spoločný koridor navrhovaného červeného, resp. zeleného variantu prechádza najmä cez trvalo trávnaté porasty, plochy záhrad a ostatné plochy.

Vplyvy na lesné hospodárstvo

Z hľadiska vplyvu navrhovaného zámeru na lesné hospodárstvo sa javí trasovanie červeného variantu ako najoptimálnejšie, v trase ktorého nedochádza k záberom lesných porastov v území. Trasovanie fialového variantu si vyžiada záber 0,134 ha lesných porastov, trasa zeleného variantu si vyžiada záber 0,270 ha lesných porastov. Dotknuté lesné porasty sú zaradené do skupiny hospodárskych lesov.

Vplyvy na priemyselnú výrobu

Navrhovaná investícia má pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu v území. Výstavba kvalitnejšej komunikácie môže ešte viac podporiť vznik nových ekonomických aktivít v území a skvalitnenie dopravnej situácie bude mať pozitívny vplyv na rozvoj priemyslu a podnikateľských aktivít na Kysuciach. Navrhovaná činnosť prispeje k rozvoju automobilového priemyslu v SR a ČR v rámci spolupráce automobiliek (závod KIA Žilina, závod HYUNDAI Nošovice v Českej republike). Vplyv navrhovanej rýchlostnej cesty na priemyselnú výrobu je priaznivý.

Vplyvy na dopravu

Z hľadiska posúdenia jednotlivých úsekov existujúcej cesty I/11 prechádzajúcej cez obec Svrčinovec možno konštatovať, na základe Technickej štúdie „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“, (Alfa04, a.s., Bratislava, 01/2007), že dopravná výkonnosť cesty I/11 nie je v súčasnosti z hľadiska dopravnej kapacity kritická, avšak je nevyhovujúca v prietahoch cez zastavané časti dotknutej obce Svrčinovec, pozri kap.11 v tejto časti.

Predpokladané intenzity dopravy za roky 2010, 2020, 2030 a 2040 v jednotlivých navrhovaných variantoch sú uvedené v nasledujúcom prehľade:

Varianta 1a - červený (1. etapa výstavby rýchlostnej cesty R22,5/70 – variant 1)

Ide o 1. etapu výstavby variantu 1 – (zelený) v kategórii C 11,5/70. Navrhovaná 1. etapa výstavby variantu 1 bude napojená na cestnú sieť prostredníctvom 2 stykových neriadených križovatiek.

Tab.: Predpokladané intenzity dopravy v rokoch 2010 až 2040 vo variante 1a - (červený)

Úsek	(stav s realizáciou navrhovanej investície) – R5 (kategória C 11,5/70)							
	rok	osobné vozidlá	nákladné vozidlá	spolu	hl. smer voz/h	pripust. intenzit.	rezerva	pozn.
1.	2010	760	352	1 112	56	647	591	vyhovuje
	2020	1 088	478	1 566	78	624	546	vyhovuje
	2030	1 414	594	2 008	100	595	495	vyhovuje
	2040	1 724	706	2 430	122	579	457	vyhovuje
2.	2010	3 672	1 960	5 632	282	455	173	vyhovuje
	2020	5 310	2 640	7 950	398	412	14	vyhovuje
	2030	6 912	3 290	10 202	510	645	135	vyhovuje
	2040	8 464	3 926	12 390	620	611	-9	nevyhovuje

Úseky: 1. Svrčinovec – intravilán (pôvodná trasa I/11),
2. Svrčinovec (intravilán) – št. hranica SR/ČR.

Varianta 1 (zelený), varianta 2 (fialový)

Ide o novú dvojpruhovú rýchlostnú komunikáciu v kategórii R 22,5/70 (napojenie na cestnú sieť prostredníctvom mimoúrovňových križovatkových vetiev).

Tab.: Predpokladané intenzity dopravy v rokoch 2010 až 2040 vo variante 2 - (fialový), resp. variante 1 – (zelený)

Úsek	(stav s realizáciou navrhovanej investície) – R5 (polovičný profil, R11,5/70)							
	rok	osobné vozidlá	nákladné vozidlá	spolu	hl. smer voz/h	pripust. intenzit.	rezerva	pozn.
1.	2010	760	352	1 112	56	647	591	vyhovuje
	2020	1 088	478	1 566	78	624	546	vyhovuje
	2030	1 414	594	2 008	100	595	495	vyhovuje
	2040	1 724	706	2 430	122	579	457	vyhovuje
2.	2010	3 672	1 960	5 632	282	455	173	vyhovuje
	2020	5 310	2 640	7 950	398	412	14	vyhovuje

	2030	6 912	3 290	10 202	510	645	135	vyhovuje
	2040	8 464	3 926	12 390	620	611	-9	nevyhovuje

Úseky: 1. Svrčinovec – intravilán (pôvodná trasa I/11),
2. Križovatka D3 – št. hranica SR/ČR.

Z uvedeného je zrejmé, že koridor navrhovanej činnosti zvládne dopravnú záťaž v území za obdobie rokov od 2010 do 2040 s dostatočnou rezervou a kategória cesty v polovičnom profile R 11,5/70, resp. C 11,5/70 bude dopravne postačovať aj v dlhodobom výhľade v úseku Svrčinovec – št. hranica SR/ČR. Uvažovanie s výkonnejšou kategóriou cesty, t.j. v plnom profile R 22,5/70 do roku 2040 po prehodnotení budúcich dopravných intenzít v území nie je potrebné. Pôvodná cesta I/11, resp. jej úseky, ostane v území zachovaná a bude slúžiť ako miestna obslužná komunikácia. Opustené úseky cesty I/11, resp. tie ktoré stratia realizáciou navrhovanej činnosti svoj pôvodný účel budú rekultivované.

Na základe vyššie uvedeného najoptimálnejším variantom z pohľadu vplyvu na dopravu sa javí trasa červeného variantu, v rámci ktorej sa uvažuje s realizáciou stykových neriadených križovatiek, ktorých výkonnosť sa naplní až v roku 2040 (nie je potrebné realizovať mimoúrovňové križovatky). Rieši odklon tranzitnej (nákladnej) dopravy od zastavanej časti dotknutej obce. Realizácia fialového a zeleného variantu s navrhovanými mimoúrovňovými križovatkami, ktoré poskytujú vyššiu kapacitu dopravného napojenia, má opodstatnené využitie až výstavbou plného profilu R 22,5/70, čo na základe posúdenia dopravných intenzít v území do roku 2040 nie je potrebné.

Presmerovanie dopravy, najmä tranzitnej, na novonavrhaný koridor hodnotenej činnosti vedený obchvatom obce zníži energetické, časové straty a prevádzkové náklady a prispeje k zlepšeniu plynulosti dopravy. Uvedenie navrhovanej činnosti v čo najkratšom termíne do prevádzky bude mať pozitívny dopad na kvalitu životného prostredia vo Svrčínovci – časť Zatky zaťaženej zlou dopravnou situáciou, nadmerným hlukom z dopravy a imisnou situáciou na existujúcej ceste I/11.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Z hľadiska vybavenosti sídiel a obsluhy obyvateľstva hodnoteného územia a jeho okolia sa nepredpokladajú žiadne negatívne vplyvy novej navrhovanej rýchlostnej cesty vedúcej od navrhovanej diaľnice D 3 Čadca – Skalité k hranici SR s ČR v k. ú. obce Svrčinovec.

Navrhovaná činnosť prispeje k rozvoju rekreácie a turistiky v prihraničnom území, ktorý má prevažne regionálny význam. Dôjde k zabezpečeniu plynulejšieho pohybu obyvateľstva dotknutého sídla so susednými obcami, za službami do centier bez zvýšených časových nárokov. Pozitívny vplyv realizácie navrhovanej činnosti sa prejaví aj na rozvoji služieb a podnikateľských aktivít v regióne Horných Kysúc s efektom tvorby nových pracovných príležitostí.

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 môžeme jednoznačne povedať, že navrhované prekládky nebudú mať trvalý negatívny vplyv na životné prostredie. Dočasne sa bude prejavovať zvýšená prašnosť a hlučnosť počas výkopových prác.

Realizácia navrhovanej činnosti si nevyžaduje budovanie nových kapacít sociálnej a technickej infraštruktúry a bude využívať existujúce možnosti v území. Navrhovaná činnosť prechádza

ochrannými pásmami nadzemných a podzemných vedení, ktoré bude potrebné zohľadniť pri projektovaní technického diela. Údaje o preložkách inžinierskych sietí v území sú uvedené v kap. IV./2./2.7.

4. Hodnotenie zdravotných rizík

Vplyv novej stavby voči obyvateľstvu v jej okolí je spojený s produkciou exhalátov a zvýšenou hladinou hluku. Vplyvy na zdravie obyvateľstva sa môžu prejavíť len pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva koncentráciám, ktoré prekračujú povolený hygienický limit.

Vybudovanie navrhovanej činnosti, ktorá bude realizovaná v odklone od koridoru I/11 v zastavanom území dotknutej obce, významnejšie nebude ovplyvňovať expozičnú záťaž miestneho obyvateľstva a je výhodnejšia ako existujúca cesta I/11. V intraviláne Svčinovca – časť Zatky dôjde k zníženiu dopravného zaťaženia, zníženiu nehodovosti a zvýši sa bezpečnosť miestnych obyvateľov, najmä chodcov.

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy na navrhovanej komunikácii sa neočakáva v jej okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekračoval limitné hodnoty. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu hluku pred väčšinou rodinných domov. V miestach prekročenia príslušných stanovených hygienických limitov, sú navrhnuté stavebno - technické protihlukové opatrenia. Po ich realizácii budú splnené platné hygienické limity, v zmysle platnej legislatívy. Uvedené skutočnosti jednoznačne poukazujú na vhodnosť výstavby hodnotenej činnosti oproti súčasnému stavu.

Zdravotné riziká sa realizáciou navrhovanej činnosti vedenej odklonom od zastavaných častí obce podstatne znížia oproti súčasnému stavu.

5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia

5.1. Chránené územia, Chránené vodohospodárske oblasti, výtvyry a pamiatky

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma sú uvedené v kap.III/3./3.3.

Hodnotené územie nie je v prekryve s územiaми zaradenými do Ramsarského zoznamu podľa medzinárodného dohovoru o mokradiach.

Výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti nebudú dotknuté kultúrne a historické pamiatky ani paleontologické, archeologické náleziská či geologické lokality situované v blízkom, alebo v širšom okolí navrhovanej činnosti.

Dotknuté územie navrhovanej činnosti nezasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 o vodách). Územný obvod Čadca, v ktorom je navrhovaná činnosť umiestnená leží v CHVO (vodohospodársky chránená oblasť) Beskydy a Javorníky. Vplyv navrhovanej činnosti na CHVO z pohľadu jej funkčno – technologického prevedenia a prijatím opatrení pri odvádzaní odpadových vôd z povrchového odtoku z telesa komunikácie do recipientov v území nie je negatívny.

6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia

Vplyvy súvisiace s výstavbou navrhovanej činnosti budú trvalé. Z negatívnych vplyvov pôjde o zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy, biotopov európskeho a národného významu a výstupov do okolia – najmä hluk, imisie a odpadové vody z povrchového odtoku z telesa rýchlostnej komunikácie. Nepriaznivý účinok týchto vplyvov bude potrebné v čo najväčšej miere eliminovať ochrannými, kompenzačnými a technicko – stavebnými opatreniami. Vplyvy sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách.

Prehľad očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti je uvedený v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Popis očakávaných vplyvov a známka ohodnotenia

Známka ohodnotenia	Popis vplyvu
+5	Vysoký dlhodobý, nadmerne prospešný (najvyššie ohodnotenie)
+4	Vysoko prospešný, avšak krátkodobo alebo rozsahom obmedzený
+3	Významne prospešný, je však krátkodobý na veľkom území alebo dlhodobý na malom území
+2	Menej prospešný, je však dlhodobý alebo na veľkom území
+1	Menej prospešný na obmedzenom území
0	Vplyv irelevantný
-1	Menšie nepriaznivé účinky na obmedzenom území
-2	Menšie nepriaznivé účinky, ale dlhodobé alebo na väčšom území, môžu byť zmiernené ochranným opatrením alebo iným návrhom trasovania
-3	Významné nepriaznivé účinky s dlhodobým pôsobením na malom území alebo s krátkodobým pôsobením na veľkom území, môžu byť zmiernené iným návrhom trasovania
-4	Vysoko nepriaznivé účinky s krátkodobým pôsobením alebo na obmedzenom území
-5	Vysoko nepriaznivé účinky s dlhodobým a územne rozsiahlym územím (najnižšie ohodnotenie)

Tab.: Prehľad očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti – počas výstavby navrhovanej činnosti

Prvok – činnosť	Vplyvy počas výstavby navrhovanej činnosti	Hodnotenie červený variant – 1a	Hodnotenie zelený variant – 1	Hodnotenie fialový variant – 2
Vplyvy na obyvateľstvo				
1. Pohoda života	Stavebný ruch pri výstavbe, hlučnosť, obmedzovanie miestnej dopravy	-2	-2	-2
	Pracovné príležitosti v dotknutých mestských častiach	+2	+2	+2
2. Zdravotné riziká	Hlučnosť	-1	-1	-1
	Emisie	-1	-1	-1
	Prašnosť	-1	-1	-1
	Vibrácie	-1	-1	-1
	Odpady	-1	-1	-1
Vplyvy na prírodné prostredie				
1. Horninové prostredie	Narušenie ložísk surovín	0	0	0
	Narušenie stability svahov	-1	-1	-2
	Znečistenie horninového prostredia	0	0	0
	Narušenie geologického podložia	-1	-1	-1
2. Vplyvy na ovzdušie	Emisie – voľný priestor	-1	-1	-1
	Zmeny prúdenia vzduchu	0	0	0
	Zmeny vlhkosti vzduchu	0	0	0
	Zmeny teploty vzduchu	0	0	0
3. Vplyvy na povrchové vody	Znečistenie povrchových vôd	-1	-2	-2
4. Vplyvy na podzemné vody	Znečistenie podzemných vôd v širšom okolí hodnoteného územia	0	0	0
5. Vplyvy na pôdu	Záber pôd	-2	-2	-3
	Dočasný záber pôd	-1	-1	-1
	Kontaminácia pôd	0	0	0
	Erózia pôd	0	0	0
	Devastácia pôd v doprovodnom pruhu stavby	-1	-1	-1
6. Vplyvy na vegetáciu	Výrub stromovej a krovinej vegetácie	-2	-3	-3
	Ruderalizácia plôch	-1	-1	-1
	Zmeny v pestrosti vegetácie	0	0	0
	Krátenie cenných biotopov	-1	-2	-2
	Kontaminácia rastlín	0	0	0
7. Vplyvy na živočíšstvo	Prerušenie migračných ciest	-1	-1	-1
	Hlučnosť	-1	-1	-1
	Prašnosť počas výstavby	-2	-2	-2
	Imisie	-1	-1	-1
	Znečistenie pôdy	-1	-1	-1
	Znehodnotenie biotopov	-1	-2	-2
Vplyvy na krajinu				
1. Štruktúra krajiny	Deliaci účinok	0	0	-1
	Asanácia objektov	0	0	-3
	Dopravné väzby v území	-1	-2	-2
2. Scenária krajiny	Objekty násypov a zárezov	-2	-2	-2
	Objekty mostov	-1	-2	-2
3. Chránené územie prírody	Ovplyvnenie veľkoplošných chránených území	0	0	0
	Ovplyvnenie maloplošných chránených území	0	0	0
4. ÚSES	Zmeny v prieniku lokálneho biokoridoru	-1	-2	-2
	Zmeny v prieniku nadregionálneho biokoridoru	-2	-2	-2
	Ovplyvnenie regionálnych biocentier	0	0	0

Urbánny komplex a využitie krajiny				
1. Sídla	Deliaci účinkov komunikácie	0	0	-2
	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru	0	0	0
	Vplyvy na archeologické náleziská	0	0	0
2. Poľnohospodárstvo	Záber poľnohospodárskej pôdy	-1	-2	-2
	Devastácia pozemkov v etape výstavby	-1	-1	-1
	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1
3. Priemysel a služby	Vplyvy hlučnosti, emisií a vibrácií	0	0	0
	Rozvoj priemyselných a regionálnych aktivít	+3	+3	+3
4. Doprava	Návaznosť na miestne komunikácie	-1	-2	-2
	Zaťaženosť miestnych komunikácií	-1	-1	-1
	Obmedzovanie dopravy v dôsledku výstavby	-1	-1	-1
5. Služby, rekreačné priestory, cestovný ruch	Obmedzovanie služieb v dôsledku výstavby	0	0	0
6. Infraštruktúra	Vplyvy križovania s vodovodmi, plynovodmi	-1	-2	-2
	Vplyvy križovania s NN, VN, VVN	-1	-1	-1
7. Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	-1	-3	-3
	Vplyv emisií	-1	-1	-1
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	0	-2	-2

Tab.: Prehľad očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti – počas prevádzky navrhovanej činnosti

Prvok – činnosť	Vplyvy počas prevádzky navrhovanej činnosti	Hodnotenie červený variant – 1a	Hodnotenie zelený variant – 1	Hodnotenie fialový variant – 2
Vplyvy na obyvateľstvo				
1. Pohoda života	Pohoda a kvalita života	+3	+3	+1
	Bariérový efekt, pocit izolovanosti	0	0	-2
	Pracovné príležitosti v dotknutej obci	0	0	0
	Zvýšenie kvality dopravy v obciach po zmene intenzity dopravy v dôsledku výstavby komunikácie	+4	+4	+4
2. Zdravotné riziká	Hlučnosť	+3	+3	+3
	Emisie	+3	+3	+3
	Vibrácie	0	0	0
	Prašnosť	0	0	0
	Odpady	0	0	0
	Nehodovosť	+4	+4	+4
Vplyvy na prírodné prostredie				
1. Horninové prostredie	Narušenie stability svahov	0	0	0
	Znečistenie horninového prostredia	0	0	0
	Narušenie geologického podložia	0	0	0
2. Vplyvy na ovzdušie	Emisie – voľný priestor	0	0	0
	Zmeny prúdenia vzduchu	0	0	0
	Zmeny vlhkosti vzduchu	0	0	0
	Zmeny teploty vzduchu	0	0	0
3. Vplyvy na povrchové vody	Znečistenie povrchových vôd z odtoku atmosférických zrážok z vozovky	-1	-1	-1
4. Vplyvy na podzemné vody	Znečistenie podzemných vôd v širšom okolí hodnoteného územia z odtoku odpadových vôd z povrchového odtoku	0	0	0

5. Vplyvy na pôdu	Kontaminácia pôd	-1	-1	-1
	Erózia pôd	0	0	0
	Devastácia pôd v doprovodnom pruhu stavby	-1	-1	-1
6. Vplyvy na vegetáciu	Ruderalizácia plôch	-1	-1	-1
	Zmeny v pestrosti vegetácie	0	0	0
	Fragmentácia cenných biotopov	-1	-2	-2
	Kontaminácia rastlín	0	0	0
	Výsadba nových drevín	+2	+2	+2
7. Vplyvy na živočíšstvo	Prerušenie migračných ciest, bariérový efekt	-1	-1	-2
	Ohrozenie genofondu	-1	-2	-2
	Znehodnotenie biotopov	-1	-2	-2
Vplyvy na krajinu				
1. Štruktúra krajiny	Deliaci účinok	0	-1	-2
	Zmeny funkcií územia	0	0	-2
	Dopravné väzby v území	+3	+3	+3
2. Scenária krajiny	Objekty mostov	0	-1	-2
	Plynulosť a vodiaci účinok trasy	0	0	0
	Vizuálna percepcia	-1	-2	-2
3. Chránené územie prírody	Ovplyvnenie veľkoplošných chránených území	0	0	0
	Ovplyvnenie maloplošných chránených území	0	0	0
4. ÚSES	Zmeny v prieniku lokálneho biokoridoru	-1	-2	-2
	Zmeny v prieniku nadregionálneho biokoridoru	-1	-1	-2
	Ovplyvnenie regionálnych biocentier	0	0	0
Urbánny komplex a využitie krajiny				
1. Sídla	Deliaci účinok komunikácie	+1	+2	-3
	Vplyvy na kultúrne pamiatky, architektúru sídla	0	0	0
	Vplyv na archeologické náleziská	0	0	0
	Vplyvy na nadväzujúce stavby	+2	+2	+2
2. Poľnohospodárstvo	Kontaminácia poľnohospodárskych pôd	-1	-1	-1
	Záber poľnohospodárskej pôdy	-1	-2	-2
	Obmedzenia výstavby poľnoh. objektov v doprovodnom pruhu komunikácie	0	0	0
3. Priemysel a služby	Deliaci účinok	0	0	0
	Vplyvy hlučnosti, emisií a vibrácií	0	0	0
	Rozvoj priemyselných aktivít	+4	+4	+4
	Rozvoj obcí a miest z dôvodu napojenia na medzinárodnú cestnú sieť	+3	+3	+3
4. Doprava	Návaznosť na miestne komunikácie	+3	+3	+3
	Zaťaženosť miestnych komunikácií	+3	+3	+3
	Minimalizácia prevádzkových nákladov údržby (čistenie, zimná údržba a pod.) v porovnaní s nultým variantom	+2	+2	+2
	Minimalizácia nákladov na prevádzku (úspory času, PHM, opotrebovanie vozidiel) v porovnaní s nultým variantom	+3	+3	+3
	Bezpečnosť dopravy v porovnaní s nultým variantom	+5	+5	+5
5. Služby, rekreačné priestory, cestovný ruch	Rozvoj služieb	+4	+4	+4
	Rozvoj cestovného ruchu v regióne	+4	+4	+4
6. Infraštruktúra	Vplyvy na infraštruktúru	+1	+1	+1
7. Lesné hospodárstvo	Záber plôch lesnej pôdy	0	-2	-2
	Vplyv emisií	-1	-1	-1
	Vplyv na hospodársku úpravu lesa	0	-1	-1

7. Predpokladaný vplyv presahujúci štátnu hranicu SR

Navrhovaná činnosť v úseku Svčínovec – št. hranica SR/ČR bude plniť významnú úlohu v medzinárodnej, najmä tranzitnej nákladnej doprave v kvalitnejšom napojení územného obvodu Čadca s Českou republikou. Ide o vplyv pozitívny nielen v rámci územného obvodu Čadca, ale aj vo vzťahu presahujúceho štátnej hranice SR (prepojenie Moravsko – sliezskeho regiónu v Českej republike s navrhovanou stavbou D3 Čadca – Skalité na Slovensku).

Navrhovaná činnosť prispeje k rozvoju automobilového priemyslu v SR a ČR v rámci spolupráce automobiliek (závod KIA Žilina, závod HYUNDAI Nošovice v Českej republike). V rámci spolupráce v automobilovom priemysle SR a ČR dôjde k vytvoreniu kapacitne postačujúceho, dopravného, prevádzkovo technicky výhodného cestného koridoru, ktorý bude zabezpečovať vzájomnú dodávku produktov medzi oboma závodmi. Pre zabezpečenie funkčnosti cestnej siete v prihraničnom území je potrebné zosúladiť hierarchiu plánovanej dopravnej infraštruktúry oboch štátov a dosiahnuť jej vzájomnú previazanosť.

8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území

Iné vplyvy a súvislosti aké sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách sa nepredpokladajú.

9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti

Riziká počas výstavby navrhovanej činnosti

Na základe vybraného variantu je nutné geodetické zameranie predmetného územia hlavne s ohľadom na overenie trás inžinierskych sietí, ktorých sa stavba dotkne. Presným geodetickým zameraním a podrobným inžiniersko-geologickým prieskumom prípadne korigovať trasu v rámci uvažovaného koridoru tak, aby sa predišlo možným haváriám na existujúcich podzemných vedeniach počas výstavby činnosti (dodržiavanie ochranných pásem podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených STN a zákonom).

V etape výstavby navrhovanej činnosti je možné znečistenie podzemných vôd v územiach stavebných dvorov a zemníkov pri manipulácii s ropnými látkami. Ďalej môžu vzniknúť málo pravdepodobné, v minimálnom rozsahu a aj to bežné riziká, nehody súvisiace priamo so stavebnou činnosťou (napr. zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom zo stavebných prác, únik ropných látok z mechanizmov a pod.) Ich vylúčenie je podmienené dodržiavaním platných právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

Riziká počas prevádzky navrhovanej činnosti

Možným rizikom sú dopravné nehody s následným prerazením obalu prepravovaných látok alebo vyliatím ropných látok z nádrže vozidla. Zdolanie takejto havárie je zabezpečené vypracovaným havarijným plánom a vybavením záchranných vozidiel havarijným materiálom – absorbenty pre likvidáciu takejto nehody.

Iné riziká

Z hľadiska výsledkov environmentálneho hodnotenia vplyvov činnosti konštatujeme, že nie sú nám známe zásadné problémy, o ktorých by neexistovali potrebné informácie a prijateľné návrhy na ich riešenie.

10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie

10.1. Územnoplánovacie opatrenia

Zpracovať hodnotenú trasu (povinnosť dotknutej obce podľa zákona č. 275/2007 Z.z., §1a) navrhovanej rýchlostnej cesty R5 v úseku Svčínovec – štátna hranica SR/ČR s návrhom optimálneho variantu do aktuálnej územnoplánovacej dokumentácie dotknutého sídelného útvaru (obec Svčínovec) a súčasnú územnoplánovacia dokumentáciu aktualizovať.

10.2. Technické opatrenia počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Doprava, hluk a vibrácie

V etape výstavby navrhovanej činnosti minimalizovať prejazdy ťažkých mechanizmov obcami a vylúčiť premávku v čase nočného klľudu a zároveň usmerňovať presun hmôt a mechanizmov na stavenisko po trasách dohodnutých s dotknutou obcou s využitím telesa už postavenej cesty R5.

Na eliminovanie nepriaznivého účinku hluku počas prevádzky R5 je potrebné zrealizovať protihlukové opatrenia. Protihlukovým opatrením by sa malo dosiahnuť dodržanie prípustných hladín hluku v blízkosti dotknutého územia. Konkrétne geometrické parametre navrhovaných PH clôn s ich bariérovým účinkom budú upresnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Údaje o umiestnení protihlukových stien sa nachádzajú v kapitole IV./2./2.4.

S cieľom zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti dopravy v dotyku s pešími účastníkmi cestnej premávky sa navrhujú úpravy na jestvujúcej ceste I/11. Ide o nasledujúce technicko – dopravné opatrenia:

- zvislé dopravné značenia – (najvyššia dovolená rýchlosť, priechod pre chodcov),
- pri priechodoch pre chodcov umiestniť výstražné oranžové svetlo,
- výmena krytu vozovky, oprava vodorovného dopravného značenia.

Tieto úpravy je vhodné vykonať v čo najkratšom čase, t.j. pred výstavbou R5 – ide o nevyhnutné zlepšenie súčasného stavu.

Pôda

V priebehu výstavby navrhovanej činnosti musí byť zhrnutá ornica a podorničná vrstva, ktoré budú uložené v zemičkoch. Zemníky nebudú trvalé. V súlade s rozhodnutím príslušného orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy môže byť s nimi nakladané aj inak. Po vybudovaní navrhovanej činnosti je potrebné navrhnuť a zrealizovať rekultivácie dočasne zabratých plôch pôd modifikovaných ďalším spôsobom ich užívania.

Povrchové a podzemné vody

Zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a neznižovali kvalitu povrchových a podzemných vôd dotknutého územia, resp. dotknutej obce. Zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov. Zabezpečiť hospodárnu manipuláciu so stavebnými materiálmi, ktoré sa dostanú do styku s povrchovými vodami a neumiestňovať sklady materiálov a stavebného odpadu a vozový park mimo staveniska. Počas prevádzky používať šetrné, resp. inertné posypové materiály, ktoré nemajú výrazne negatívny vplyv na okolie (vegetácia, povrchové vody, pôda a pod.). Pre prípad havárií použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa komunikácie budú vyvedené cestnou kanalizáciou do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov v území budú prečistené v lapačoch ropných látok v zmysle legislatívnych predpisov a požiadaviek správcov tokov v hodnotenom území. Navrhujeme realizovať možnosť vsaku týchto vôd v dotknutom území.

Pri realizácii úprav (preložiek) Šlahorovho potoka odporúčame prijať také technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov (spevnenie koryta s dostatočným premostením preloženého úseku proti zosuvu pri prejazdoch stavebných mechanizmov, zabezpečenie ich dobrého technického stavu proti úniku ropných látok, vyložiť dno koryta potočnými valúnmi do priepustného lôžka, oporný múr), aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území (znenfunkčenie toku), nebola ohrozená akosť povrchových vôd, neboli zmenené hydraulické podmienky v koryte toku.

Horninové prostredie

Pre potencionálne nebezpečie aktivácie geodynamických procesov (zosuvy) pri zakladaní telesa rýchlostnej komunikácie bude potrebná ich včasná identifikácia a následná eliminácia.

Brehová vegetácia v alúviu Šlahorovho potoka

V dôsledku eliminovania a zmiernenia nepriaznivých vplyvov činnosti navrhovanej činnosti na sprievodnú brehovú vegetáciu v alúviu Šlahorovho potoka, navrhujeme:

- 1) priečne údolia, depresie s vodnými tokmi so sprievodnými brehovými porastmi je treba prekonávať tak, aby pri splnení technických podmienok bola v návrhu individuálne zhodnotená výška mostu podľa biologickej hodnoty koridoru a tak boli minimalizované výrubu brehových porastov (najkolmejšie osadenie mostných konštrukcií).
- 2) navrhujeme v ďalšom stupni projektového riešenia stavby zeleného variantu opätovne preveriť na základe morfológických podmienok územia možnosť posunu navrhovaných mimoúrovňových vetiev križovatiek (v km -0,520 trasy zeleného variantu, tzv. slimák) s napojením na stavbu D3 Svčinovec – Skalité s cieľom minimalizovať zásah do meandrovitého územia alúvia Šlahorovho potoka (napr. bližšie k zastavanej časti obce Svčinovec – Zatky).
- 3) v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby doporučujeme zvážiť možnosť osadenia pilierov mostného objektu (výška cca 12 m) v trasovaní zeleného variantu úseku km -0,6 až km -0,05 s rozpätím polí cca 80 až 100 m (navrhované 15 x 30 m).

Migračné trasy

Zrealizovať premostenia existujúcich vodných tokov (Šlahorov potok) tak, aby vytvorili dostatočný migračný priestor. Bariérový efekt novej rýchlostnej komunikácie budú zmiernovať úseky mostných objektov a priepustov. Mostné objekty vhodných veľkostných parametrov musia vytvoriť dostatočný podchodný priestor a výšku (zachovanie migračnej čiary o šírke 1,5 m). Samotné mostné objekty s prirodzenou úpravou pod nimi, ktorá nebude obmedzovať pohyb terestrických a hydrických živočíchov a vegetačné úpravy na kužeľových násypoch, v priestoroch mimoúrovňových križovatiek a príľahlých svahoch komunikácií, vytvoria prijateľné podmienky pre migráciu živočíchov. Ide o nasledujúce úseky v trase jednotlivých variantov:

Variant 1a - (červený)

- km 0,15 a km 0,20 – priepust s využitím premostenia potoka v dĺžke 22,0 m s rozpätím pilót 20 m pre menšie druhy cicavcov a mačkovité šelmy,
- km 0,47 do 0,88 – migrácia hydrických a terestrických živočíchov s využitím navrhovanej estakády (výška cca 9,0 m, rozpätie polí mosta 17 x 24 m),

- km 1,02 a 1,07 – priepust pre zver s využitím navrhovaného premostenia Šlahorovho potoka v zastavanej časti obce.

Variant 1- (zelený)

- km -0,52 až km -0,10 – priepust pre zver s využitím premostenia potoka v území menej ovplyvnenom antropogénnou činnosťou (úpravy Šlahorovho potoka v dĺžke až 266,0 m),
- km 0,20 do 0,60 – migrácia hydrických a terestrických živočíchov s využitím navrhovanej estakády (výška cca 9,0 m, rozpätie polí mosta 17 x 24 m).

Variant 2 – (fialový)

- km -0,40 až km -0,10 – priepust pre zver s využitím premostenia potoka v území menej ovplyvnenom antropogénnou činnosťou (úpravy Šlahorovho potoka v dĺžke až 430 m),
- km 0,05 až 0,10 - využitie navrhovaného premostenia s výškou 16 m, priepust pre hydrické živočíchy (úpravy prítoku Šlahorovho potoka v dĺžke 150 m).

Fauna

- odporúčame prijať technické opatrenia počas výstavby navrhovanej činnosti (napr. zabezpečenie dobrého technického stavu stavebných mechanizmov proti úniku ropných látok), ktoré zamedzia znečisteniu povrchových vôd v území (Šlahorov potok),
- v spolupráci so ŠOP SR CHKO Kysuce navrhujeme v povodí Šlahorovho potoka vykonať monitoring výskytu chráneného druhu fauny - vydra riečna (*Lutra lutra*),
- minimalizovať pohyb stavebných mechanizmov po vodnom toku a tým predísť zakaleniu vody počas výstavby,
- prehĺbiť dno potoka v úsekoch nad, resp. pod stavebnými objektmi (mostné konštrukcie) a zabezpečiť zdrsnenie dna kameňmi (úkryty pre ryby),
- v úsekoch preložiek toku vyložiť dno koryta potočnými valúnmi do priepustného lôžka, aby vplyvy stavby nezhoršovali odtokové pomery v území.

Začlenenie nových objektov do krajiny

Opatrenia zachovania krajinného obrazu spočívajú v obmedzení likvidácie vegetácie na minimum a rekultivácii poškodených porastov a poškodenia krajinnej štruktúry v otvorenom priestore. Z hľadiska scenérie spočívajú úpravy v zmiernovaní dopadov navrhovanej činnosti s architektonickým prevedením technických diel a objektov trasovania – napr. mostných konštrukcií a pod.

Po ukončení stavebnej činnosti musí byť okolie stavby rekultivované a zaradené do krajiny vegetačnými a sadovníckymi prácami. Navrhujeme začleniť hodnotené technické dielo do krajiny sadovníckymi úpravami. Uprednostňujeme výsadbu domácich druhov, vhodných kríkových skupín a stromov s minimalizovaním šírenia invázných druhov v krajine.

Odpady

Odpady, ktoré vzniknú počas výstavby navrhovanej činnosti môžu byť využité priamo na stavbe. Nevyužitie odpady budú vyvezené na riadené skládky v okolí stavby. Vzniknutý odpad z búracích a výkopových prác monitorovať na prítomnosť škodlivých látok a podľa výsledkov ho zneškodniť v súlade s platnou legislatívou.

Realizátor stavby zabezpečí likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavbe podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy, t.z. v zmysle 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 č. 409/2002 Z. z. a v maximálnej miere v rámci stavebných prác.

10.3. Kompenzačné opatrenia

Náhrady za zabraté pozemky a nehnuteľnosti budú riešené v rámci platnej legislatívy.

Za účelom zmiernenia negatívnych vplyvov stavby na scenériu krajiny a ako kompenzácia za výrub drevín a zásah do biotopov európskeho významu budú navrhované vegetačné úpravy. V prípade realizácie náhradnej výsadby je potrebné zohľadniť požiadavky príslušného orgánu životného prostredia. Náhrady za zásah do biotopov európskeho a národného významu a za výrub stromov budú riešené v rámci platnej legislatívy.

10.4. Iné opatrenia

Medzi iné opatrenia je možné zaradiť štandardné dodržiavanie platných technických, technologických, organizačných a bezpečnostných predpisov súvisiacich s navrhovaným druhom činnosti. V havarijnom pláne pripraviť a pri vykonávaní materiálne zabezpečiť opatrenia na likvidáciu možných havarijných únikov ropných a iných škodlivých látok.

Navrhujeme aby dodávateľ stavby vypracoval environmentálny plán výstavby navrhovanej činnosti, ktorý bude zahrňovať všetky opatrenia na ochranu ŽP počas výstavby rýchlostnej cesty R5 spolu s havarijným a povodňovým plánom.

V prípade, že pri zemných prácach dôjde k archeologickým alebo paleontologickým nálezom, je povinnosťou dodávateľa stavby informovať príslušné inštitúcie.

V prípade objavenia prírodného zdroja minerálnej vody, plynov alebo emanácií v etape realizácie navrhovanej činnosti, je povinnosťou dodávateľa stavby, podľa zákona NR SR č. 80/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 277/1994 Z.z. o zdravotnej starostlivosti, oznámiť tento výskyt Ministerstvu zdravotníctva SR, a to do 15 dní od takéhoto zistenia.

10.6. Vyjadrenia k technicko – ekonomickej realizovateľnosti

Navrhované environmentálne opatrenia sú z technického aj ekonomického hľadiska realizovateľné.

11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala

V prípade, že sa hodnotený zámer nezrealizuje, zostane dotknuté územie v súčasnom stave so súčasnými vstupmi a výstupmi do všetkých zložiek životného prostredia.

V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti zostane rozhodujúcim dopravným ťahom v smere Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR súčasná cesta I/11, na ktorej sa v budúcnosti predpokladá nárast najmä tranzitnej nákladnej dopravy aj v súvislosti s otvorením prevádzky HYUNDAI Nošovice v Českej republike. V rámci spolupráce automobilového priemyslu v SR a ČR (automobilka KIA Žilina a HYUNDAI Nošovice) bude potrebné zabezpečiť vzájomnú dodávku produktov medzi oboma závodmi prostredníctvom tranzitnej nákladnej dopravy. Nerealizáciou navrhovanej činnosti bude dochádzať na existujúcej ceste I/11 k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy, čo sa prejaví na zhoršení priepustnosti, plynulosti dopravy, bezpečnosti obyvateľov a návštevníkov obce a následne bude dochádzať k nárastu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie v území: zvýšenie hlukovej a imisnej záťaže, zvýšenie rizika nehodovosti atď.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k odbremeneniu prejazdov vozidiel cez centrálné časti dotknutej obce. Súčasný negatívny vplyv dopravy na obyvateľstvo sa výstavbou navrhovanej činnosti v obci Svrčinovec zlepší. Realizácia navrhovanej činnosti prispeje k prerozdeleniu dopravy v území na tranzitnú, kamiónovú (využívajúcu nové teleso rýchlostnej cesty) a zdrojovú (cieľovú) do obce Svrčinovec. Zlepšené dopravné podmienky budú mať vplyv aj na rozvoj výroby a služieb nielen v územnom obvode Čadca ale aj v rámci Žilinského kraja.

Výhľadové dopravné intenzity v rokoch 2010, 2020, 2030 a 2040 na existujúcej ceste I/11 bez realizácie navrhovanej činnosti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Dopravné intenzity v rokoch 2010, 2020, 2030 a 2040 na existujúcej ceste I/11 bez realizácie navrhovanej činnosti (voz./24 h profil)

Úsek	nulový variant (stav bez navrhovanej investície) – cesta I/11 (kategória C 9,5/60)							
	rok	osobné vozidlá	nákladné vozidlá	spolu	hl. smer voz/h	prípust. intenzit.	rezerva	pozn.
1.	2010	4 348	2 288	6 636	332	499	167	vyhovuje
	2020	6 298	3 090	9 388	469	459	-10	nevyhovuje
	2030	8 210	3 852	12 062	603	422	-181	nevyhovuje
	2040	10 056	4 596	14 652	733	399	-334	nevyhovuje
2.	2010	4 432	2 312	6 744	337	507	170	vyhovuje
	2020	6 398	3 118	9 516	476	459	-17	nevyhovuje
	2030	8 326	3 884	12 210	611	422	-189	nevyhovuje
	2040	10 188	4 632	14 820	741	399	-342	nevyhovuje

Úseky: 1. križovatka s I/12 (Svrčinovec – Skalité) – začiatok intravilánu obce Svrčinovec,
2. Svrčinovec (intravilán) – št. hranica SR/ČR.

12. Posúdenie súladu s platnou ÚPD a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi

Potreba riešiť rýchlostnú cestu R5 v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR vyplynula z Nariadenia vlády SR č.263/98 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPN VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, bod 5.2.10 (oblasť rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry), bod 2.1.4 (verejnoprospešné stavby, dopravné stavby). Uvedený dokument uvažuje s realizáciou rýchlostnej cesty R5 v kategórii R 11,5/100 (80), výhľadovo podľa dopravnej záťaže R 22,5/100 (80) v úseku diaľničná križovatka D3 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR.

Územný plán sídelného útvaru Svrčinovec (Ing. arch. Peter Nezval, Žilina) bol schválený uznesením Obecného zastupiteľstva č.64/99 dňa 28.6.1999. Doplnok č.1 schválilo Obecné zastupiteľstvo dňa 25.2.2004 uznesením č.19/2004. Aktualizácia ÚP bola schválená uznesením Obecného zastupiteľstva č.41/2005 dňa 29.6.2005. V platnej územnoplánovacej dokumentácii nie je s trasovaním navrhovanej činnosti v k.ú. obce Svrčinovec uvažované. V prípade, že bude vybraná optimálna trasa variantu rýchlostnej cesty R5, bude potrebné ju zapracovať do územného plánu a Územný plán sídelného útvaru Svrčinovec následne aktualizovať.

13. Ďalší postup hodnotenia s uvedením najzávažnejších problémov

Pripomienky k tomuto zámeru navrhujeme riešiť v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z..

V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu

5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu

Navrhovaná činnosť „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ je posudzovaná v navrhovanom červenom, fialovom a zelenom variante líšiacich sa trasovaním v krajine.

Pre výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti sme stanovili nasledovné kritéria, ktoré považujeme za rovnako dôležité:

- vplyvy na obyvateľstvo – zaťaženie územia hlukom a emisiami,
- vplyvy na prírodné prostredie – najmä na chránené územia, lokality NATURA 2000,
- vplyvy na krajinu – štruktúra a scenéria krajiny,
- vplyvu na urbánny komplex – vplyvy na dopravu, služby a rekreáciu,
- technicko - ekonomické kritéria.

Okrem týchto variantov sme v predloženej Zámere posudzovali aj variant nulový, t.j. stav, ktorý by nastal ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty

Nulový variant

V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti, ostane komunikačná sieť v takom stave, v akom sa nachádza teraz, so súčasnými vstupmi a výstupmi do okolia. Doprava bude realizovaná po existujúcej cestnej sieti v územnom obvode Čadca, v k. ú. obce Svrčinovec.

V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti zostane rozhodujúcim dopravným ťahom v smere Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR súčasná cesta I/11, na ktorej sa v budúcnosti predpokladá rast najmä tranzitnej dopravy aj v súvislosti s otvorením prevádzky HYUNDAI Nošovice v Českej republike. Nerealizáciou navrhovanej činnosti bude dochádzať na existujúcej ceste I/11 k prekročeniu prípustnej intenzity dopravy, čo sa prejaví na zhoršení priepustnosti, plynulosti dopravy, bezpečnosti obyvateľov a návštevníkov obce a následne bude dochádzať k nárastu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie v území: zvýšenie hlukovej záťaže, zhoršenie imisnej situácie, zvýšenie rizika nehodovosti atď.

Porovnanie variantov

Navrhované varianty sme porovnávali z hľadiska vyššie uvedených kritérií ako i kritérií uvedených v nasledujúcom prehľade:

Tab.: Prehľad hlavných ukazovateľov hodnotených trás v jednotlivých variantoch pre polovičný profil (R 11,5/70, resp. C 11,5/70)

P.č.	Ukazovateľ	m.j.	Variant		
			Variant 1a – červený	Variant 1 – zelený	Variant 2 – fialový
1.	Celková dĺžka trasy	km	1,266 90	1,983 21	1,132 13
2.	Kubatúra výkopov	m ³	9 200	51 691	77 025
3.	Kubatúra násypov	m ³	77 684	51 056	38 009
4.	Zárubné a oporné múry – spolu	m	-	130	220

	z toho zárubné múry		m	-	235	680
5.	Mosty	počet	ks	5	6	6
		dĺžka	m	506	1 924	1 876
6.	Tunely		celk. bm	-	-	-
7.	Asanácia objektov		ks	-	-	2
8.	Preložky a úpravy tokov -		spolu (m)	465	461	580
	mimo zastavanej časti obce		m	130	266	430
9.	Preložky inžinierskych sietí		celk. m	1 785	2 730	2 145
10.	Trvalé zábery pôdy		ha	3,60	4,36	7,20
11.	Protihlukové opatrenia	výmena okien	m ²	68,4	83,4	66,0
		protihluk. stena	m	900	1 310	1 310

Tab.: Trvalý a dočasný záber lesnej a poľnohospodárskej pôdy v trase navrhovanej činnosti v ha pre navrhovaný polovičný profil (R 11,5/70 – variant 1, 2, resp. C 11,5/70 – variant 1a)

Záber poľnohospodárskej pôdy	variant 1a - červený (ha)	variant 1 – zelený (ha)	variant 2 – fialový (ha)
Trvalé zábery pôdy - celkom	3,60	4,36	7,20
Z toho poľnohospodárska pôda	3,04	2,08	5,61
Z toho lesná pôda	-	2,27	1,58
Dočasné zábery pôdy - celkom	1,41	1,63	1,75
Z toho poľnohospodárska pôda	1,18	1,08	1,19
Z toho lesná pôda	0,22	0,55	0,56

Tab.: Kubatúry výkopov a násypov realizácie navrhovanej činnosti pre navrhovaný polovičný profil (R11,5/70, resp. C11,5/70) v m³

Navrhovaná činnosť	Výkopy (m ³)	Násypy (m ³)	Prebytok násypového materiálu (m ³)	Nedostatok násypového materiálu (m ³)
Variant 1a – (červený)	9 200	77 684	-	68 484
Variant 1 – (zelený)	51 691	51 056	638	-
Variant 2 – (fialový)	77 025	38 009	39 016	-

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov činnosti rýchlostnej cesty R5 v úseku Svrčinovec – št. hranica SR/ČR na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považujeme realizáciu stavby za jednoznačne prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie výhodnejšiu ako nultý variant.

Ďalej uvádzame silné a slabé stránky jednotlivých navrhovaných variantov:

Variant 1a – (červený)

- optimálny variant z pohľadu vplyvu na dopravu, rieši odklon tranzitnej (nákladnej) dopravy od zdrojovej (cieľovej) do obce Svrčinovec,
- realizácia stykových neriadených križovatiek (menšia technická náročnosť), ktorých dopravná kapacita postačuje výhľadovo do roku 2030 (40),
- žiadny záber lesných porastov a lesnej pôdy v dotknutom území,
- k úprave a preložke miestneho toku Šlahorov potok dochádza v dotyku so zastavanou časťou obce (pri čerpacej stanici pohonných hmôt) a pri colnici v zastavanej časti obce, kde je tok vo väčšej miere atakovaný činnosťou človeka,
- jeho trasovanie nevyvoláva v zastavanej časti obce pocit stiesnenosti, trasa variantu je vedená v dosahu vplyvov existujúcich dopravných línií v území - železničná trať Čadca - Bohumín, cesta I/11),

- trasovanie variantu vytvára nedostatok násypového materiálu,
- najnižšie celkové náklady stavby.

Variant 1 – (zelený)

- realizácia mimoúrovňových križovatkových vetiev, nová dominanta v otvorenej krajine,
- záber lesných porastov (0,270 ha),
- vyššia technická náročnosť stavby,
- vyvážené kubatúry násypov a výkopov,
- zásah do miestneho toku Šlahorov potok (úprava a preložka toku) dochádza najmä v území, ktoré je menej ovplyvnené antropogénnou činnosťou,
- fragmentácia prvkov ÚSES v hodnotenom území najmä v miestach osadenia križovatkových mimoúrovňových vetiev.

Variant 2 – (fialový)

- nová dominanta v otvorenej krajine (narušenie scenérie krajiny), vysoké estakády, realizácia križovatkových mimoúrovňových vetiev,
- vyžaduje asanáciu 2 rodinných domov,
- vyššia technická náročnosť, je najdrahší,
- najvyšší záber poľnohospodárskej pôdy,
- záber lesných porastov (0,134 ha),
- najväčší zásah do miestneho toku Šlahorov potok (úpravy a preložky toku) v nezastavanej časti obce,
- v trasovaní fialového variantu bude dochádzať k najväčšej fragmentácii prvkov ÚSES v hodnotenom území,
- realizácia súvislej protihlukovej bariéry v dĺžke až 1 275 m v odklone východným smerom nad súčasnou cestou I/11, bude pôsobiť na miestne obyvateľstvo a scenériu krajiny rušivo a neprirodzene,
- trasovanie variantu vytvára pocit stiesnenosti v obci, vizuálne oddeľuje lokalitu Praženková,
- je nevýhodný z hľadiska plánovaného rozvoja obce Svčinovec.

5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Ako najvhodnejšie riešenie z pohľadu komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie, súčasných a výhľadových dopravných nárokov a ich dopad na obyvateľstvo dotknutého sídelného útvaru je vedenie rýchlostnej cesty v trase variantu 1a – (červený), výhľadovo po roku 2030 (2040) aj jeho dobudovanie vo variante 1 – (zelený).

VI. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Tento zámer „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR“ je spracovaný podľa prílohy č.9, zákona č. 24/2006 Z.z.

Účelom realizácie hodnotenej rýchlostnej cesty R5 v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR je nájsť vhodné vedenie nového koridoru cesty medzinárodného významu v predmetnom úseku, ktorý bude kapacitne vyhovujúci požiadavkám dopravného prúdu najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo technicky výhodný a investične realizovateľný a prijateľný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutého sídelného útvaru.

Hodnotená činnosť je umiestnená na území Žilinského kraja, územného obvodu Čadca. Trasa hodnotenej činnosti v jednotlivých variantoch je umiestnená v katastrálnom území obce Svrčinovec. Začiatok úseku hodnotenej činnosti a tým aj začiatok trasovania navrhnutých variantov je umiestnený v mieste navrhovanej diaľničnej križovatky Svrčinovec, resp. jej vetiev, ktorý je súčasťou stavby „D3 Svrčinovec – Skalité“, koniec hodnotenej činnosti je umiestnený na súčasnej ceste I/11 na štátnej hranici SR s ČR.

Potreba riešiť rýchlostnú cestu R5 v úseku Svrčinovec – štátna hranica SR/ČR vyplynula z Nariadenia vlády SR č.263/98 Z.z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť ÚPN VÚC Žilinského kraja, 1998, Zmeny a doplnky, 2005, bod 5.2.10 (oblasť rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry), bod 2.1.4 (verejnoprospešné stavby, dopravné stavby).

Potreba realizácie navrhovanej činnosti vyplynula aj v súvislosti s výstavbou diaľnice D3 Čadca – Skalité – Poľsko s návaznosťou na prepojenie diaľnice D3 so štátnou hranicou SR/ČR a taktiež v rámci spolupráce rozvoja automobilového priemyslu v SR a ČR (závod KIA Žilina, závod HYUNDAI Nošovice v Českej republike). V rámci spolupráce v automobilovom priemysle bude potrebné zabezpečovať vzájomnú dodávku produktov medzi oboma závodmi, ktorá bude spočívať najmä v tranzitnej nákladnej doprave, dôjde k zvýšeniu tranzitnej dopravy oproti súčasnosti. Na základe vyššie uvedeného bude potrebné vybudovať nový cestný koridor v úseku D3 – št. hranica SR/ČR s cieľom dosiahnutia selekcie nákladnej tranzitnej dopravy v súčasnosti prechádzajúcej po existujúcej ceste I/11 cez zastavanú časť obce Svrčinovec - Zatky od dopravy zdrojovej (miestnej).

Vybudovanie navrhovanej činnosti, ktorá bude realizovaná v odklone od zastavaného územia dotknutej obce nebude výraznejšie ovplyvňovať expozičnú záťaž miestneho obyvateľstva a je výhodnejšia ako existujúca cesta I/11. V intraviláne Svrčinovca – časť Zatky dôjde k zníženiu dopravného zaťaženia a nehodovosti a zvýši sa bezpečnosť obyvateľov, najmä chodcov.

Vzhľadom na predpokladanú intenzitu dopravy na navrhovanej komunikácii sa neočakáva v jej okolí vzostup prípustných koncentrácií NO_x a CO, ktorý by prekročoval limitné hodnoty. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu hluku pred väčšinou rodinných domov situovaných v koridore existujúcej cesty I/11. V miestach prekročenia príslušných stanovených hygienických limitov, sú navrhnuté stavebno - technické protihlukové opatrenia. Po ich realizácii budú splnené platné hygienické limity, v zmysle platnej legislatívy. Uvedené skutočnosti jednoznačne poukazujú na vhodnosť výstavby hodnotenej činnosti oproti súčasnému stavu.

Navrhovaná činnosť v úseku Svrčinovec – štátna hranica Slovenskej republiky s Českou republikou bude plniť významnú úlohu v medzinárodnej, najmä tranzitnej nákladnej doprave. Z medzinárodného hľadiska spája Slovenskú republiku s Českou republikou prostredníctvom

diaľkového cestného hraničného prechodu Svrčinovec – Mosty u Jablunkova, ktorá je súčasťou medzinárodného ťahu E 75. Medzinárodný cestný ťah E 75 na území SR spája hlavné mesto Slovenskej republiky s regiónom Považia a Kysúc s návaznosťou na Českú republiku a Poľsko po osi Bratislava – Trenčín – Žilina – Čadca – Svrčinovec – št. hranica SR/ČR.

Vytvorenie schengenského priestoru umožňuje rozsiahlejšiu a širšiu hospodársku a kultúrnu spoluprácu krajín Európskej únie s voľným pohybom osôb bez kontrol na vnútorných hraniciach medzi jednotlivými členskými štátmi. Perspektívnym územím pre hospodársky rast je aj región Kysúc v prepojení na Moravsko – sliezsky región susednej Českej republiky. Navrhovaná činnosť zlepšuje cestnú infraštruktúru v tomto území.

Z hľadiska dopravného napojenia Slovenska na Európsky komunikačný systém hodnotíme výstavbu navrhovanej investície ako pozitívny vplyv. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice SR sa nepredpokladajú.

Medzi **negatívnymi vplyvmi** výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti boli identifikované: záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy, zásah do prvkov Územného systému ekologickej stability (ÚSES) a sčasti do biotopov európskeho a národného významu, výrub stromov a odstránenie brehovej vegetácie. Presný počet stromov a krov určených na výrub a ich spoločenská hodnota budú stanovené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Kompenzáciou za likvidovanú stromovú a kríkovú zeleň bude realizovaná náhradná výsadba zelene na svahoch, v priestoroch križovatkových vetiev cesty R5. Ide o vplyvy lokálne, bez výraznejšieho regionálneho dopadu.

Výstavbou hodnotenej komunikácie dôjde k možnosti vzniku bariérového efektu pre migrujúce hydrické a sčasti terestrické živočíchy, ktoré je potrebné eliminovať technickými opatreniami – vhodnými premosteniami dimenzovanými na konkrétnu výšku a šírku cesty, umožňujúcimi migrovanie živočíchov, pomocou priepustov, sadovníckych a vegetačných úprav a pod.

Medzi ďalšie negatívne vplyvy hodnotenej činnosti na podzemné vody môžeme zaradiť znečisťovanie podzemných vôd vplyvom posypových materiálov v jarnom a zimnom období a vplyvom prípadných havárií. Pre elimináciu negatívnych vplyvov odporúčame používanie šetrných inertných posypových materiálov, ktoré nemajú výrazne negatívny znečisťujúci vplyv na okolie (vegetácia, povrchové vody, pôda a pod.). Pre prípad havárií treba použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.

Odpadové vody z povrchového odtoku z telesa komunikácie budú vyvedené cestnou kanalizáciou do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov v území budú prečistené v lapačoch ropných látok.

Medzi **pozitívne vplyvy** realizácie navrhovanej činnosti možno zaradiť nasledujúce skutočnosti:

- zlepšenie priepustnosti a kvality dopravy na existujúcej ceste I/11, pričom bude viac využívaná pre zdrojovú (cieľovú) dopravu do dotknutej obce Svrčinovec,
- odklon tranzitnej nákladnej dopravy z koridoru existujúcej cesty I/11,
- zlepšenie životného prostredia v bezprostrednom okolí existujúcej cesty I/11, (pokles hluku, imisíí, zvýšenie bezpečnosti, zníženie nehodovosti),
- zlepšenie podmienok pre hospodársky rozvoj dotknutého sídelného útvaru a sídiel na Kysuciach v návaznosti na Moravsko – sliezsky región,
- rozvoj priemyslu v SR a susednej Českej republike.

Záverečné zhodnotenie

Na základe komplexného posúdenia očakávaných vplyvov hodnotenej činnosti na životné prostredie v hodnotenom území a splnenia opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považujeme realizáciu stavby za prijateľnú a potrebnú z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú.

Ako najvhodnejší variant z pohľadu vplyvov hodnotenej činnosti na životné prostredie sa javí I. etapa výstavby zeleného variantu, t.j. variant 1a - (červený), výhľadovo po roku 2030 (2040) aj jeho dobudovanie vo variante 1 – (zelený).

VII. Mapová a iná obrazová dokumentácia

V prílohe tohto zámeru sa nachádzajú:

Mapová dokumentácia:

- Mapová príloha č. 1a: Širšie vzťahy - umiestnenie navrhovanej činnosti, M 1:50 000
- Mapová príloha č. 1b: Širšie vzťahy – stavby dopravnej infraštruktúry v ČR v nadväznosti na trasu R5 v SR
- Mapová príloha č. 2: Ortofotomapa, M 1 : 5 000
- Mapová príloha č. 3: Prehľadná situácia - súčasný stav ŽP, vplyvy hodnotenej činnosti a navrhované opatrenia, M 1: 3 500

Ďalšie prílohy:

- Fotodokumentácia
- Záznam z pracovného rokovania

VIII. Doplnujúce informácie k zámeru

1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie

- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica, 2002
- Diaľnice a rýchlostné cesty, vzťah k „Natura 2000“, Slovenská správa ciest, 10/2004
- Európsky významné biotopy na Slovensku, Štátna ochrana prírody SR v spolupráci s DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Viceníková A., Polák P., Banská Bystrica, 2003
- Geologická mapa Slovenska. M 1:500 000, MŽP SR, GS SR, Bratislava, 1996
- Hluková štúdia, Basler & Hofmann Slovakia, s.r.o., Bratislava, 02/2007
- Hydroekologický plán povodia Váhu v úseku od Oravy po Hričov vrátane Turca, Kysuce a Rajčanky, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Banská Štiavnica, 06/1998
- IG Mapa SSR, GS SR, 1988
- Inžinierskogeologická štúdia, INGEO-ighp, s.r.o., Žilina, 01/2007
- Katalóg biotopov Slovenska, DAPHNE – Inštitút aplikovanej ekológie, Stanová, V., Valachovič, M.,(eds.), Bratislava, 2002
- Komplexný monitorovací systém životného prostredia územia Slovenskej republiky, Čiastkový monitorovací systém - voda 2003, SHMÚ, 2004
- Korec, P., Lauko, V., Tolmáči, L., Zubriczký, G., Mičietová, E. (1997): Kraje a okresy Slovenska (Nové administratívne členenie), Q 111, Bratislava
- Kvalita povrchových vôd na Slovensku 2004-2005, SHMÚ, Bratislava, 2006
- Michalko, J. a kol. (1985): Geobotanická mapa ČSSR – SSR, Mapová a textová časť
- RÚSES okresu Čadca, SAŽP Banská Bystrica, oblastná pobočka Žilina, 1995
- Ochrana živočíchov na pozemných komunikáciách, Klescht, V., Valachovič, D., ŠOP SR, Banská Bystrica, 2002
- Podklady Lesoprojekt Zvolen, 2008,
- Ročenka priemyslu 2007, ŠÚ SR 2007
- Rozptylová štúdia, doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc., 02/2007
- Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, Základné údaje, ŠÚ SR, 2001
- Správa o stave životného prostredia Žilinského kraja k roku 2002, SAŽP Banská Bystrica, 2003
- Stav a pohyb obyvateľstva v roku 2004, Žilinský kraj podľa obcí, ŠÚ SR, 2005
- Technická štúdia „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR, Alfa04 a.s., Bratislava, 02/2007
- Územný plán VÚC Žilinský kraj, Zmeny a doplnky, jún/2005
- Významné vtáčie územia na Slovensku, SOVS, 2004
- www.cadca.sk, www.nds.sk, www.shmu.sk, www.sopsr.sk.

2. Zoznam vyjadrení a stanovísk vyžiadaných k navrhovanej činnosti pred spracovaním zámeru

Pred spracovaním zámeru neboli vyžiadané vyjadrenia a stanoviská k navrhovanej činnosti. V spolupráci so ŠOP SR Správa CHKO Kysuce sme obdržali prehľad významnejších biotopov európskeho a národného významu (zistených a predpokladaných) v alúviu Šlahorovho potoka v hodnotenom území navrhovanej činnosti.

3. Ďalšie doplnujúce informácie o doterajšom postupe prípravy navrhovanej činnosti

V súčasnosti je spracovaná Technická štúdia „Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR, Alfa04 a.s., Bratislava, 02/2007.

IX. Miesto a dátum vypracovania zámeru

Zámer činnosti bol vypracovaný v mesiacoch február a marec roku 2008.

X. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia zámeru

Spracovateľom zámeru je firma EKOJET spol. s r.o., Čajakova 25, 811 05 Bratislava.

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Tomáš Šembera

Spoluriešitelia:

Mgr. Ľubomír Modrík
RNDr. Milan Kaleta, CSc.

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa zámeru

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....
Mgr. Tomáš Šembera,
za spracovateľa zámeru

.....
Ing. Daniela Pyszková,
za navrhovateľa

V Bratislave, 15.04.2008

PRÍLOHY

OBSAH

Úvod.....	1
I. Základné údaje o navrhovateľovi.....	2
II. Základné údaje o zámere.....	2
1. Názov	2
2. Účel.....	2
3. Užívateľ.....	2
4. Charakter navrhovanej činnosti	2
5. Umiestnenie navrhovanej činnosti	2
6. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti (mierka 1:50 000).....	2
7. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti	3
8. Stručný opis technického a technologického riešenia.....	3
9. Zdôvodnenie potreby navrhovanej činnosti v danej lokalite	6
10. Celkové náklady	7
11. Dotknutá obec	7
12. Dotknutý samosprávny kraj	7
13. Dotknuté orgány	7
14. Povoľujúci orgán.....	8
15. Rezortný orgán.....	8
16. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	8
17. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.....	8
III. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia ...	9
1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území	10
1.1. Geomorfologické pomery.....	10
1.2. Geologické pomery.....	10
1.3. Pôdne pomery	12
1.4. Klimatické pomery	12
1.5. Hydrologické pomery	13
1.6. Fauna, flóra, vegetácia	14
1.7. Chránené územia a ochranné pásma	15
1.8. Charakteristika biotopov a ich významnosť.....	15
1.9. Významné migračné koridory živočíchov	21
2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria	22
2.1. Štruktúra krajiny.....	22
2.2. Scenéria krajiny	22
2.3. Stabilita krajiny - Územný systém ekologickej stability	22
3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrnohistorické hodnoty územia	23
3.1. Obyvateľstvo	24
3.2. Sídla	24
3.3. Priemyselná výroba	24
3.4. Nerastné suroviny.....	24
3.5. Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo	25
3.6. Doprava a dopravné plochy	25
3.7. Technická infraštruktúra	26

3.8. Služby	26
3.9. Rekreácia a cestovný ruch.....	26
3.10. Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti	26
3.11. Archeologické a paleontologické náleziská a geologické lokality	26
4. Súčasný stav kvality životného prostredia vrátane zdravia	27
4.1. Znečistenie ovzdušia	27
4.2. Znečistenie povrchových a podzemných vôd.....	27
4.3. Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou	28
4.4. Znečistenie horninového prostredia	28
4.5. Zaťaženie územia hlukom.....	28
4.6. Skládky, smetiská, devastované plochy.....	29
4.7. Iné zdroje znečistenia – radónové riziko	29
4.8. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka	29
IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a o možnostiach opatrení na ich zmiernenie.....	30
1. Požiadavky na vstupy	30
1.1. Pôda.....	30
1.2. Chránené územia, chránené výtvyry a pamiatky	30
1.3. Ochranné pásma	31
1.4. Voda.....	31
1.5. Ostatné surovinové a energetické zdroje	32
1.6. Nároky na dopravnú a inú infraštruktúru	33
1.7. Nároky na pracovné sily	33
1.8. Nároky na zastavané územie.....	33
2. Údaje o výstupoch	35
2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia.....	35
2.2. Odpadová voda	36
2.3. Odpady.....	37
2.4. Zdroje hluku.....	39
2.5. Žiarenie a iné fyzikálne polia.....	41
2.6. Teplo, zápach a iné výstupy	41
2.7. Iné očakávané vplyvy	41
3. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	43
3.1. Vplyvy na obyvateľstvo	43
3.2 Vplyvy na prírodné prostredie	44
3.3. Vplyvy na krajinu	49
3.4. Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme.....	52
4. Hodnotenie zdravotných rizík	55
5. Údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na chránené územia	56
6. Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia.....	56
7. Predpokladaný vplyv presahujúci štátnu hranicu SR	60
8. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu spôsobiť vplyvy s prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia v dotknutom území	60
9. Ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti	60

10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie	61
10.1. Územnoplánovacie opatrenia	61
10.2. Technické opatrenia počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti	61
10.3. Kompenzačné opatrenia	64
10.4. Iné opatrenia.....	64
10.6. Vyjadrenia k technicko – ekonomickej realizovateľnosti.....	64
11. Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala	64
12. Posúdenie súladu s platnou ÚPD a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi	65
13. Ďalší postup hodnotenia s uvedením najzávažnejších problémov	65
V. Porovnanie variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu	66
5.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu	66
5.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty.....	66
5.3. Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu	68
VI. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	69
VII. Mapová a iná obrazová dokumentácia	72
VIII. Doplnujúce informácie k zámeru	73
IX. Miesto a dátum vypracovania zámeru.....	74
X. Potvrdenie správnosti údajov	74
PRÍLOHY	75