

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité“.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. **Názov :** Slovenská správa ciest v Bratislave

2. **Identifikačné číslo:** 003328

3. **Sídlo:** Miletičova ul. 19, 820 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. **Názov.**

Diaľnica D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité.

2. **Účel**

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

3. **Užívateľ**

Všeobecní užívatelia komunikácií.

4. **Umiestnenie stavby**

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

- v okrese Kysucké Nové Mesto: Povina, Kysucký Lieskovec, Ochodnica,
- v okrese Čadca: Dunajov, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca, Svrčinovec, Čierne, Skalité.

5. **Termín začatia a ukončenia**

začiatok výstavby : rok 2003

ukončenie výstavby: rok 2015

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

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

Základné technické údaje

Dĺžka trasy	33,430 km
Počet tunelov	3
Dĺžka tunelov	2120 m
Počet mostov	60
Dĺžka mostov	9750 m

Popis trasy

Začiatok hodnoteného úseku diaľnice D18 nadväzuje na diaľničnú križovatku - privádzač Kysucké Nové Mesto - sever. Trasa diaľnice je vedená údolnou nivou rieky Kysuca, v priestore medzi železničnou traťou a riekou Kysuca. Meander Kysuce je premostený a pred Kysuckým Lieskovcom prechádza diaľnica na ľavý breh rieky popri existujúcej ceste I/11 až do priestoru pred vyústením Oščadnickej doliny. V celom úseku je diaľnica uvažovaná ako dostavba cesty I/11 na štvorpruh v diaľničných parametroch. V tomto úseku sa nachádzajú dve križovatky. V Krásne nad Kysucou sa nachádza križovatka s cestou II/520 a na vyústení Oščadnickej doliny je lokalizovaná križovatka Oščadnica, napájajúca prostredníctvom existujúcej cesty I/11 mesto Čadca a prostredníctvom cesty III/01159 Oščadnicu s turistickou oblasťou Veľká Rača. V priestore vyústenia Oščadnickej doliny opúšťa diaľnica líniu súčasnej cesty I/11 a pokračuje v trase realizovaného obchvatu mesta Čadca. Vedením v členitom reliéfe, vo svahu na okraji osídlenia Horelice, sa diaľnica dostáva k tunelu Horelica. Po jeho prekonaní sa dostáva do miestnej časti Bukov. Diaľnica je vedená v prudkom ľavostrannom svahu na brehu Kysuce. V aluviálnej nive na sútoku Bukovského potoka a Kysuce je situovaná križovatka Bukov. Za križovatkou diaľnica pokračuje svahom Turzovskej vrchoviny po okraji sídla, za železničnou stanicou v súbehu so železničnou traťou. Nasleduje premostenie cesty I/11, železničnej trate č. 127 Čadca-Bohumín/Zwardoň, tokov Čadečka a Čierňanka v mieste, kde sa končí obchvat Čadce. Trasa pokračuje severovýchodným smerom úpätím Furmanca na mostnom objekte cez akumuláciu oblasti zosuvu a údolie bezmenného potoka a ďalej v záreze bližšie nad osadou u Blažkov. Po mimoúrovňovom krížení železničnej trate Žilina - Bohumín a cesty I/11, sa na pripojenie využíva križovatka Svrčinovec. Nadväzne na križovatkou diaľnica vchádza do tunela Svrčinovec. Za tunelom je trasa vedená striedavo mostnými objektmi a zárezmi. Trasa je ďalej navrhovaná v údolnej nive Čierňanky s potrebou prekládky riečky Čierňanka. Posledná križovatka sa nachádza medzi Čiernym a Skalitým, v priestore poľnohospodárskeho družstva. Až po tunel Poľana je trasa v členitom reliéfe striedavo vedená v zárezoch a mostnými objektmi okrajom mesta Skalité.

Variantné riešenia

Variantne sú riešené úseky v:

- k.ú. Čadca, mestská časť Bukov - Podzávoz – základná trasa

- **červený variant** - schádza na okraj osídlenia miestnych častí Čadce a dostáva sa do styku s dopravným koridorom železnice. V km cca 17,5 obchádza areál uhoľných skladov a mostným objektom prekonáva miestnu zástavbu, cestu I/11, riečku Čierňanku, železničnú trať a v protihľom svahu sa pripája na križovatku Podzávoz za areálom Poľnonákupu,
- **modifikovaný variant modrý** - je situovaný za miestom pripojenia vetiev križovatky Bukov, prechádza cez Bukovské údolie do pravostranného svahu nad osadou Mančovci. V priestore U Ševca diaľnica preklenie údolie bezmenného potoka a miestnu komunikáciu. V dotyku s okrajom jestvujúcej zástavby trasa prechádza do oblasti U Špindli, kde sa dostáva na mostnú estakádu, preklenie cestu I/11, miestnu zástavbu, železniciu a riečku Čierňanku a potok Čadečanku a končí vo svahu nad Poľnonákupom.
- **modifikovaný variant zelený** - po 17,2 km je trasa totožná s modrým variantom, potom sa odkláňa nad bezmenným potokom U Ševca severozápadným smerom a prechádza v prieluke medzi stávajúcou zástavbou rodinných domov. Pred miestnou časťou U Špindli sa trasa dostáva na mostnú estakádu až po Poľnonákup.

- k.ú. Čierne, základný variant, označený „I“ a modifikovaný variant „X“. Sú hodnotené v prílohe č. 7 správy o hodnotení. Variant „X“ sa od variantu „I“ líši v tom, že je vedený

d'alej od obcí Čierne a Skalité. Po preklenutí údolia pri obci Čierne sa zarezáva do masívu „Na Valoch“. Z hlbokých zárezov sa dostáva trasa nad údolie riečky Čadečka, ktoré prekonáva na náročnom mostnom objekte vo výške cca 70 m nad terénom. Po priblížení sa k údoliu Rieky prekonáva túto časť rozsiahlym mostným objektom, umiestneným až na konci zástavby. Do masívu Poľany sa komunikácia zarezáva tunelom s dĺžkou 1050 m. Po východe z tunela sa napája na rozostavaný úsek v Skalitom.

7. Celkové náklady

Celkové náklady predstavujú (v cenovej relácii 1999) cca 15 184 404 000,- Sk (bez DPH).

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Kedy a kto vypracoval správu o hodnotení.

Správa o hodnotení predchádzalo posúdenie Zámeru diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité v dvoch variantoch: variant III v trasovaní Kysucké Nové Mesto - Čadca - Svrčinovec- Čierne - Skalité a variant IV v trasovaní Oščadnickou dolinou do Skalitého. Ministerstvo životného prostredia SR v spolupráci s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, s Okresným úradom v Čadci a po prerokovaní s navrhovateľom určilo pre ďalšie hodnotenie variant III. Spracovateľom správy o hodnotení bol Enviconsult Žilina. Koordinátorom úlohy bol RNDr. Anton Darnady, zodpovedným riešiteľom úlohy bol Mgr. Peter Hujo. Správa o hodnotení bola vyhotovená v máji 1999.

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

Posúdenie správy o hodnotení sa vykonalo v zmysle §16, 17 a 18 zákona. Navrhovateľ, Slovenská správa ciest v Bratislave predložil Ministerstvu životného prostredia SR správu o hodnotení dňa 9.7.1999. Ministerstvo životného prostredia SR rozoslalo dňa 15.7.1999 správu o hodnotení všetkým zainteresovaným subjektom, ktorí zaslali nasledovné stanoviská:

Ministerstvo kultúry SR, sekcia kultúrneho dedičstva a miestnej kultúry (list č. MK-2003/99-400 zo dňa 8.9. 1999)

Obsahuje stanovisko za oblasť pamiatkovej starostlivosti. Z hľadiska kultúrnych pamiatok a kultúrneho dedičstva je potrebné zapracovať aj lokality v zmysle zákona o štátnej pamiatkovej starostlivosti s príslušnými dotknutými kategóriami - kultúrne pamiatky, ochranné pásma, pamiatkové rezervácie, pamiatkové zóny. Vplyvy na pamiatky, štruktúru sídiel, architektúru a stavby je potrebné doplniť aj o vplyv v lokalitách označených na obr. č. 2 ako asanácie s určením o aké stavebné objekty sa jedná, či nie sú predmetom pamiatkového záujmu v zmysle zákona SNR č. 27/1987 Zb. o štátnej pamiatkovej starostlivosti. V práve o hodnotení nie je zohľadnený vplyv na kultúrno - historický potenciál krajiny a na kultúrne dedičstvo. Upozorňuje na rozdiely v počte archeologických lokalít a území s archeologickými nálezmi. Správa o hodnotení sa vyčíta, že neuvádza zabezpečenie realizácie výskumu a ani ju nezaradila do opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov činnosti. V závere stanoviska sa poukazuje na neurčitosti, resp. len približné lokalizácie archeologických lokalít (území).

Ministerstvo pôdohospodárstva SR, odbor životného prostredia (list č. 5899/99-440 zo dňa 7.9.1999).

Z hľadiska ochrany PPF požaduje sa rešpektovať pri výstavbe ustanovenia zákona SNR č. 307/92 Zb. o ochrane PPF. V úseku D18 v k.ú. Čadca (km 16,0 -19,0) odporúča sa realizovať zelenú alternatívu z hľadiska najmenšieho odňatia kvalitných poľnohospodárskych pôd. V úseku k.ú. Čierne - Skalité odporúča sa z hľadiska ochrany pôd realizovať variant X.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor vodnej dopravy (list č. 2925 - 320-99 zo dňa 8.9.1999).

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

Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou č. 6 pre uloženie 25.000 m³ vyťaženého materiálu z tunelu Horelica bola dolina potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor cestného hospodárstva (list č. 1033/211-99 zo dňa 21.9.1999).

Výsledky správy o hodnotení považuje za reprezentatívne a určujúce. Pri spoločnom formulovaní záverečného stanoviska budeme prihliadať aj na posudok a došlé stanoviská k správe o hodnotení.

Ministerstvo obrany SR, odbor výkonu štátnej správy (list č. ÚMO-1611 zo dňa 17.8.1999).

K vplyvom na životné prostredie výstavbou úseku diaľnice D18 nemá pripomienky. Je potrebné dodržiavať technické parametre cesty (podjazdne výšky, únosnosť mostov, profily tunelov a pod.) v zmysle zákona č.135/1961 Zb. (cestný zákon).

Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel (list č. 555/99-IKŽ zo dňa 20.9.1999). Zabezpečiť počas výstavby diaľnice v dôsledku zvýšenej prašnosti udržiavanie prístupovej cesty v bezprašnom stave, nákladnú dopravu v čo najväčšej miere odkloniť od obytných sídiel. Konštatuje, že účinnosť protihlukových opatrení je dostatočná.

V prípade realizácie stavby sa javí mimoriadna potreba zabezpečiť kvantitatívnu a kvalitatívnu ochranu významného vodného zdroja pre pitné účely Kysucký Lieskovec a v úseku Svrčinovej - Skalité. Pri ich negatívnom ovplyvnení z činnosti diaľnice je potrebné zabezpečiť napojenie územia na skupinovú vodovod Bystrica - Čadca - Žilina, alebo zabezpečiť náhradné vodné zdroje priamo v zasiahnutých územiach. Konštatuje, že výstavbou diaľnice sa znižujú zdravotné riziká spôsobené obyvateľom regiónu nadlimitnými koncentraciami škodlivín na pôvodnej ceste I/11.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva (list č. A99/06440-H07 zo dňa 13.8.1999).

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

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor požiarnej ochrany (list č. 99/00857 zo dňa 7.9.1999). Odbor požiarnej ochrany nemá k správe o hodnotení námietky.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, odbor regionálneho rozvoja a IOV (list č. 99/07001 zo dňa 20.9.1999). Odbor regionálneho rozvoja a IOV nemá k správe o hodnotení závažné pripomienky.

Okresný úrad Kysucké Nové Mesto, katastrálny odbor (list zo dňa 9.9.1999). Katastrálny odbor nemá k projektu podstatné pripomienky.

Okresný úrad Čadca, odbor životného prostredia, úsek ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva (list č. 2693/AX/99 zo dňa 29.7.1999). Navrhnuté opatrenia v správe o hodnotení na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu sú v súlade s požiadavkami orgánov štátnej správy a zodpovedajú súčasnému stavu technického pokroku. Z hľadiska ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva odporúča prijať pôvodný variant bez pripomienok. Kompenzačné opatrenia doplniť o náhradné zásobovanie vodou za miestne vodné zdroje zasiahnuté výstavbou D18.

Okresný úrad Čadca, odbor životného prostredia, úsek územného plánovania, úsek ochrany prírody a krajiny (list č. ŽP-3429 FX12/99 zo dňa 20.9.1999).

Líniová stavba je situovaná v súlade so schváleným ÚPN VÚC Žilinského kraja. V úseku Čierne - Skalité sa OÚ stotožňuje so záverečnými odporúčaniami správy o hodnotení. V úseku Čadca, Bukov-Podzávoz sa nestotožňuje s výsledkom správy o hodnotení. Zdôvodňuje sa to neobjektívnym hodnotením počtu asanovaných objektov v jednotlivých alternatívach. Za najpriateľnejší variant sa považuje pôvodný variant (červený).

Drozdov potok, Prašivý potok v k.ú. Krásno nad Kysucou riešiť ako podchod vo výške 2,6 m pre väčšie živočíchy. Ostatné premostenia dimenzovať aspoň na parametre pre menšie semiterestrické živočíchy. Úpravy tokov a spevňovanie brehov realizovať spôsobom prírode blízkym. Úpravy potokov Čadečanka a Čierňanka obmedziť resp. vylúčiť.

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

Vylúčiť depóniu v lokalite Moravcovci pre výskyt mokrade a rašeliniska.

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

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

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

Obvodný banský úrad v Prievidzi (list č. 1554/V/JK/1999 zo dňa 20.9.1999)

Uvádza, že k trasovaniu diaľnice sa pre SSC vyjadrovali už v minulosti a správa o hodnotení a petičné akcie sa zaoberajú alternatívnymi riešeniami len v úseku Bukov - Podzávoz o variant "X", preto podmienky uvedené v minulých stanoviskách sa nemenia.

Nemá námietky k správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre Diaľnicu D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité. Prikladá stanovisko zo dňa 22.3.1999, v ktorom sa uvádza, že v úseku km 0,000 - 21,90 navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nachádza v k.ú. Ochodnica chránené ložiskové územie Ochodnica určené na ochranu výhradného ložiska paleogénnych pieskovcov proti znemožneniu alebo sťaženiu jeho dobývania. Listom zo dňa 6.7. 1999 ďalej upresňuje, že v úseku od km 21,900 navrhovanej diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto-Skalité sa nenachádzajú žiadne chránené ložiskové územia.

Stanovisko občanov obce Kysucký Lieskovec - Viera Červienková, Ficek Štefan, Chupáč František, Ondrejáš Rudolf, Poliačková Rozália, Franková Štefánia. (list zo dňa 19.9.1999).

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

Riešiť zastávky expresných autobusov.

Posunúť vyššie malé parkovisko od obce.

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

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

SAŽP, Centrum environmentalistiky a informatiky v Banskej Bystrici, (list č. CEO OE 348/99 zo dňa 7.9.1999).

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

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

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

Požiadavka na oplotenie genofondových lokalít a mokradí v trase D18 v etape výstavby (Horné Vážiská, Jozefíkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Markov potok, Šlahorov potok, Moravcovci)

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

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

Požiadavka na rekonštrukcie brehových porastov ako kompenzačné opatrenie.

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

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

Pri variante I nesúhlasí z hľadiska trasovania diaľnice v toku Čierňanky. Nestotožňuje sa s hodnotením tejto trasy ako výhodnejšej z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Výhodnejšia je iba z hľadiska investičných a prevádzkových nákladov.

Železnice Slovenskej republiky GR, odbor technického rozvoja a ekológie (list č. 307/99-223V zo dňa 27.10.1999)

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Mestský úrad Čadca, odd. dopravy, spojov a VPP (list č. 2337/99 Dop. zo dňa 4.10.1999).
Mesto Čadca preferuje „pôvodnú“, červenú alternatívu trasy D18 z dôvodov menšieho počtu asanovaných rodinných domov.

Obec Oščadnica (list č. 1293/99 zo dňa 27.9.1999).

Obec Oščadnica nemá voči predloženej správe o hodnotení výhrady, je však potrebné brať ohľad na pripomienky obyvateľov prednesené na verejnom prerokovaní dňa 18.9.1999.

Obec Svrčinovec (list zo dňa 7.10.1999).

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

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

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

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

Obec súhlasí s variantom vedenia diaľnice tunelom.

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

V stanovisku obce sú predložené opatrenia na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov stavby diaľnice:

- výstavba protihlukovej bariéry (križovatka Svrčinovec),
- zabezpečenie zdrojov pitnej vody v ohrozených častiach obce: Pod Grapami, U Blažkov, U Matiaška,
- zabezpečenie monitoringu v lokalite obce v km 21,8 - križovatka Svrčinovec,
- postrekovanie ciest v priebehu výstavby diaľnice, odstraňovanie odpadov a realizácie ochrannej diaľničnej zelene,
- stabilizácia svahov,
- dobré organizačné zabezpečenie stavby,
- zabezpečenie prístupu na pozemky, ktoré budú diaľnicou rozdelené,
- zmiernenie negatívnych vplyvov z diaľnice,
- dobudovanie komplexných sietí infraštruktúry.

Obec Skalité (list č. 847/99 zo dňa 21.9.1999).

V stanovisku sa komentuje priebeh prípravy stavby diaľnice a vysvetľujú stanoviska, ktorá zaujala obec k spracovaniu technickej štúdie, k zámeru podľa zákona č. 127/1994 Z.z. a k posúdeniu dokumentácie pre územné rozhodnutie :

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

V OZ bol 18.10.1996 schválený variant III (Čadca - Svrčinovec- Čierne- Skalité),

V OZ bol 26.1.1998 schválený „ zelený „ variant s podmienkou, aby vyústenie tunela pod Poľanou bolo za jestvujúcim cintorínom, s pokračovaním svahom Pohorka za účelom vylúčenie negatívnych vplyvov trasy v súvislej zástavbe.

V OZ bol dňa 22.6.1998 podporený variant X .

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

Ďalej sa v stanovisku píše, že obec s 5000 obyvateľmi má urbanizačnú os tvorenú št. cestou II/487 a železničnú trať. Dĺžka obce je 9 km. V strede obce sa buduje medzinárodná železničná stanica. Železničná trať ide celým údolím a najmä svojim hlukom a emisiami pôsobí na obydľia a na občanov. Len niekoľko 100 m od tohoto ústredia sa navrhuje trasa diaľnice, ktorá zasahuje do zástavby, obmedzuje rozvoj obce a bude negatívne spolupôsobiť s už vybudovanou železnicou.

Obec Svrčinovec v žiadnom svojom stanovisku neuplatnila námietku voči stavbe diaľnice vo svojom katastri. Vždy len žiadala, aby navrhované také technické riešenie, ktoré bude pre obec prijateľné. Majú za to, že variant „X“ je pre obec prijateľný. Ďalšie detailné požiadavky sú obsiahnuté v predchádzajúcich stanoviskách (26 podmienok) vrátane požiadavky na investora, aby vypracoval územno - plánovaciu dokumentáciu pre obec.

Stanovisko petičných výborov obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, mestská časť Čadca -Podzávoz - za petičný výbor občania Anna Plichtíková, obec Čierne a Pavol Homola, Čadca. (list zo dňa 27.9.1999)

Nesúhlasné stanovisko k správe o hodnotení a trasovaní D18 vo variante III (B). Občania sa domnievajú, že neboli porovnané vzájomne kritériá trasovania variantu III (B), variantu Oščadnica a variantu X. Výber variantu III(B) považujú za neobjektívny a jednostranný. Navrhujú ako najoptimálnejší variant oščadnický, resp. variant X.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Občania nesúhlasia s uložením 25 000m³ vytlačenej zeminy z tunelov do lokality potoka Čadečka, kde je plánované zriadenie vodnej nádrže pre plánovanú vodnú cestu Váh-Odra.

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

Pripomienky k správe o hodnotení vplyvov, podané prostredníctvom petičného výboru Čierne (list zo dňa 21.9.1999).

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

Rozostavaný úsek Oščadnica - Čadca (obchvat Čadce) nie je v kolízii s budúcou vodnou cestou E 81. Z hľadiska výstavby vodnej cesty E81 sa javí nereálne budovať preložky a úpravy rieky Čierňanka, Čadečka a iné potoky ako aj budovať obojstranné odpočívadlo Čierne, Trasovanie diaľnice v údolí Čierňanky je najmenej vhodným koridorom pre výskyt hmiel, námraz, možností vzniku povodní. V lokalite sú početné vodné zdroje. Trasa diaľnice značne znehodnocuje migračné koridory a prírodné prostredie kopaničiarskeho typu.

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

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

Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou pre uloženie 25.000 m³ vyťaženého materiálu z tunelu Horelica bolo možné uložiť v doline potoka Čadečka. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

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

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

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

Stanovisko Milana Ramšáka, Skalité. (list zo dňa 8.9.1999).

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

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

Stanovisko (sťažnosť) Dominika Gocála, Skalité (list zo dňa 15.12.1999).

Občan D. Gocál zaslal sťažnosť, v ktorej vyslovuje nesúhlas s trasovaním diaľnice v blízkosti svojho bydliska obce Skalité v prípade, že diaľnice bude vedené cez obec Oščadnica. Obáva sa, že jeho dvojbytovka sa bude búrať k vôli diaľnici. V sťažnosti ďalej poukazuje na zosuvné územie v lokalite stavby premostenia diaľnice a ďalšie negatívne vplyvy prevádzky na diaľnici (emisie, vplyv posypových solí v zimnom období na vody a pod.). Navrhuje inú trasu v Skalitom a to premostením od osady Rovne (Oščadnica) do Skalitého (v lokalite Za močiare). Sťažuje sa na „utajovanie“ zo strany navrhovateľa o prípravách vedenia trasy v Oščadnici.

Na sťažnosť odpovedala písomne tak SSC, ako aj MŽP SR.

Pripomienky Ing. M. Maschláka, Čadca (list zo dňa 6.10.1999).

Občan M. Maschlák poukazuje na skreslenie jeho pripomienok z verejného prerokovania v zázname z tohoto prerokovania. Nesúhlasí s variantom III a preferuje variant Oščadnický. Poukazuje na skresľovanie výšky nákladov pri realizácii variantu III, nesúlad v zámeroch dopravného prepojenia medzi Českou republikou a Slovenskom - modernizácia prepojenia Makov-Zilina (nie diaľničné prepojenie) a diaľničné prepojenie ČR-Trenčín. Dopravné prepojenie Poľska a Slovenska v lokalite Skalité-Serafinov (nie diaľničné prepojenie).

Vyslovuje nevýhody variantu III: nerieši dopravnú situáciu centra Čadca, veľké množstvo asanovaných objektov, bariérový efekt, záber lokalít na úkor budúceho priemyselného závodu v Čadci, nesúlad so

zámerom stavby vodnej cesty, vedenie trasy v nepriaznivých geografických a geologických podmienkach, križovanie 2x železnice.

Žiada opätovné hodnotenie variantu Oščadnického, prípadne spoločné vyhodnotenie oboch variantov (III. a IV.).

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

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

1. Občania vyslovili obavy z možného zaplavenia časti obce pri ceste I/11 pri veľkých vodách v potoku Ladoňka, ktorý sa pri Kys. Lieskovci vlieva do Kysuce. V súčasnosti jestvujúci priepust pod cestou je nepostačujúci.
2. Občania upozornili, že v km 3,1 -3,4 je najlepšia bonita pôdy v k.ú. Kysuckom Lieskovci. V projekte D18 je navrhnutá výsadba zelene v šírke cca 60 m. Požadujú upustiť od výsadby, aby sa mohla pôda naďalej využívať pre poľnohospodárske účely.
3. Občania požadujú spevnenie jestvujúcej poľnej cesty popri železnici v celkovej dĺžke cca 1,0 km.
4. Občania sa zaujímajú o ochranu pred hlukom.
5. Občania upozornili na v súčasnosti jestvujúcu hlukovú záťaž a požadujú zvážiť možnosť výstavby protihlukových stien už v súčasnosti resp. v rámci stavby diaľnice, jej budovanie v predstihu.
6. Občania upozornili na v súčasnosti existujúce vibračné účinky z dopravy na ceste I/11, na domy v jej blízkosti. Žiadajú vysvetlenie ako to bude riešené pri realizácii diaľnice.
7. Otázka občana - ďalší postup prípravy - správne konanie.
8. Zástupca KÚ upozornil obec, že je možné nárokovať na SSC uvedenie komunikácií používaných staveništnou dopravou počas výstavby diaľnice do pôvodného stavu.
9. Pani starostka vzhľadom na vysokú nezamestnanosť v obci požaduje, aby boli po vybudovaní odpočívky prednostne zamestnaní občania Kysuckého Lieskovca.

Dodatočné pripomienky k rokovaniu:

- riešiť prechod pre peších v profile mosta do Ochodnice ponad Kysucu do žel. stanice Ochodnica; vzhľadom na túto pripomienku umiestniť polohu "malého parkoviska";
- vybudovať podchod pri moste cez Kysucu zo severnej strany pri ČOV; potreba napojenia pôvodnej cesty na novú v rámci priepustov, ktoré je potrebné doriešiť tak, aby sa priepusty pri veľkých vodách v Kysuci uzatvorili od ihriska;
- prístup k prechodu pre peších situovať na južnú stranu;
- riešiť zástavky expresných autobusov na jestvujúcej ceste I/11;
- polohu "malého parkoviska" posunúť vyššie, aby neboli problémy v kontakte s občanmi obce;
- vybudovanie protihlukovej bariéry (Chupáč František č.d. 49)
- vybudovanie odvodnenia cesty (Ondrejaš Rudolf +7 občanov)

Odpovede za navrhovateľa:

1. Diaľnica v tomto úseku je situovaná v tesnom súbehu s cestou I/11 - po ľavej strane v smere na Čadcu. V mieste kríženia s diaľnicou bude potok Ladoňka upravený (prehlbenie koryta). V ďalšom stupni PD (DSP) bude vypracovaný podrobný hydrogeologický prepočet na základe ktorého bude navrhnuté také riešenie, aby k záplavám nedochádzalo (návrh počtu priepustov, ich veľkosť, umiestnenie a pod.). Pri výpočtoch sa uvažuje s maximálnou výškou hladiny v Kysuci a Ladoňke, to je taká, ktorá sa vyskytuje cca za 100 rokov. Dažďová voda z povrchu diaľnice je odvedená diaľničnou kanalizáciou, ktorá tvorí samostatný systém odvádzaný po predchádzajúcom prečistení v sedimentačných nádržiach do Kysuce.
2. V ďalšom stupni bude akceptované.
3. Požiadavka občanov nesúvisí s výstavbou diaľnice. (Prístupy na pozemky rozdelené diaľnicou sú zabezpečené. Prístup na futbalové ihrisko bude riešený podchodom pre peších pod diaľnicou).
4. Celá obec Kysuckého Lieskovca bude ochránená protihlukovou clonou (km 1,0 - 2,27) , ktorá bude umiestnená pri jestvujúcej ceste I/11. Protihluková stena bude až po koniec malej odpočívky umiestnenej oproti jestvujúcemu mostu. Výšia steny bude 4-6 m. Tvar a materiál steny budú riešené v ďalšom stupni PD tak, aby spĺnila hygienické a estetické požiadavky. V súčasnosti je široký výber materiálov (drevo, durisol, betón, sklo, kov, ich kombinácie atď.). Podrobné výpočty hlukových pomerov sú uvedené v správe o hodnotení.

5. Protihlukové steny je možné začať stavať až po zahájení stavby predmetnej diaľnice. Budovanie protihlukovej steny v 1. fáze výstavby je možné (bude pri jestvujúcej ceste). Požiadavka bude zohľadnená v ďalších stupňoch PD najmä v spolupráci s budúcim dodávateľom stavby.
6. Diaľničná vozovka je riešená pre ťažkú dopravu čomu odpovedá aj jej konštrukcia, k vibráciám okolia počas jej prevádzky nedochádza. Diaľnica v tomto úseku preberie cca 90 percent dopravy z cesty I/11 čím budú tieto problémy vyriešené. K určitým vibráciám môže dojsť počas výstavby diaľnice (hutnenie, zakladanie mostov), tieto sú však krátkodobé a vhodným technologickým postupom môžu byť vylúčené. Pred začatím stavby SSC zabezpečí odborné znalecké posudky o jestvujúcom stave obytných budov v blízkosti staveniska. Pri preukázaní ich poškodenia stavbou diaľnice budú riešené náhrady v zmysle platných predpisov.
7. Po verejných prerokovaniach bude vypracovaný odborný posudok spracovateľom určeným MŽP SR, nadväzne vydá MŽP SR v súčinnosti s MDPT SR záverečné stanovisko, ktoré je jedným z podkladov pre vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby. Predpoklad vydania ÚR je 03/2000, vypracovanie DSP vrátane majetkoprávného vysporiadania a vydanie stavebného povolenia rok 2002. Začatie stavby v tomto termíne je podmienené schválením nového harmonogramu výstavby diaľnic vládou SR.
8. Dodávateľ stavby bude vybraný verejnou súťažou. SSC mu stanoví podrobné podmienky, ktoré musí dodržať počas výstavby- čistenie a opravu používaných komunikácií, ktorých používanie dohodne s dotknutými obcami, zachovanie prístupu na pozemky, úpravu staveniska, ochrana pôdneho fondu a pod.
9. Vybudovanie a prevádzkovanie objektu rýchleho občerstvenia bude zabezpečované verejnou súťažou (ako prenájom odpočívky). Výber zamestnancov bude plne v kompetencii majiteľa tohoto zariadenia. To však nevylučuje zamestnanosť obyvateľov najbližších obcí.

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

1. Občania nemajú pripomienky k trase diaľnice.
2. Starosta obce odporúča zväziť nutnosť budovania 2 mostov cez rieku Kysucu pri obci Ochodnica. Odporúča, aby cesta medzi obcami Ochodnica a Dunajov pozdĺž železnice v dĺžke cca 1 km bola upravená tak, aby vyhovovala pre verejnú dopravu, čím by nebolo potrebné budovať most v km 3,5. Upozorňuje, že plynové potrubie pozdĺž železnice je už uložené.
3. Občania vzniesli požiadavku na opravu a čistenie ciest používaných počas výstavby.

Dodatočné pripomienky k rokovaniu:

- *odporúčenie spevniť jestvujúcu komunikáciu II. triedy pozdĺž železničnej trate, aby vyhovovala pre verejnú dopravu a zároveň slúžila ako obslužná komunikácia, keď nie, tak vybudovať druhý most pre Dunajov;*
- *vybudovať protihlukové steny.*

Odpovede za navrhovateľa:

2. Počas spracovania projektu sa uvažovalo aj s touto alternatívou, avšak vzhľadom na to, že nebola jasná poloha plynového potrubia a v tejto súvislosti riešenia vzťahu železnica, plyn, cesta a jej úpravu na výšku hladiny 100-ročnej vody, je v DÚR prepojenie obcí riešené len úpravou jestvujúcej nespevnej poľnej cesty. Odporúčenie starostu obce bude zvažované v ďalšom stupni PD.
3. Dodávateľ stavby je vybraný verejnou súťažou. SSC mu stanoví podrobné podmienky, ktoré musí dodržať počas výstavby - čistenie a opravu používaných komunikácií, ktorých používanie dohodne s dotknutými obcami, zachovanie prístupov na pozemky, úpravu staveniska, ochrana pôdneho fondu a pod.

Verejné prerokovanie dňa 7.9.1999 (17.00 - 19.00) v KD Skalíte.

1. Pán Ramšák, osada Potôčky č. 44: jeho rodinný dom je vzdialený cca 14 m od diaľničného mostu (km 30,0) a je situovaný tak, že diaľnica bude dom tieniť po celý rok, zmení sa mu mikroklima v záhrade, zmení sa teplota v dome. Požaduje celoročné sledovanie týchto javov ako aj hlučnosť, vibrácií (pri výstavbe a prevádzke) a emisií. Bude realizovaný polovičný alebo plný profil diaľnice?
2. Občania odporúčili podrobnejšie študovať koridor cez Oščadnicu.
3. Aké je ochranné pásmo diaľnice, či sa v ňom povoľujú stavby?
4. Ako sa bude riešiť ovplyvnenie rodinných domov v m.č. Rieka?
5. V akých časových horizontoch sa bude diaľnica realizovať a či sa bude pokračovať v stavbe diaľnica Skalíte - hranica SR/PR?

6. Otázky obecného zastupiteľstva:

- a) Bol posudzovaný variant X?
- b) Je riešené zaťaženie výfukovými plynmi z tunela pri osade Rieka?
- c) Zastavenie výstavby diaľnice Skalité - hranica SR/PR vyvolala veľké problémy v obci (pitná voda sa rozváža v cisternách). V stanovisku obce to bude uvedené podrobne.
- d) Upozornil občanov, že stanovisko obce k dokumentácii pre územné rozhodnutie je vyvesené na Obecnom úrade.

7. Boli podpísané zmluvy s Poľskou republikou?

8. Čo to znamená, že hygienické predpisy sú v norme?

Odpovede za navrhovateľa:

1. V náročnom teréne Kysúc sa diaľnica navrhuje veľmi ťažko tak, aby neboli dotknuté žiadne rodinné domy a aby vyhovela platným technickým normám pre smerové a výškové vedenie trasy. Sledovanie vplyvu diaľnice na rodinný dom (exhaláty, vibrácie, hluk, zatienenie) bude. Ak sa hygienikom preukáže, že bývanie v tomto rodinnom dome nevyhovuje, bude sa to riešiť náhradným bývaním. Pri výkupoch rodinných domov sa postupuje individuálne, na základe geometrických plánov (v ďalšom stupni PD), súdnoznaleckého ohodnotenia nehnuteľností, stanoviska hygienika. Cena je stanovená podľa vyhlášky platnej v čase výkupu (nie trhovú). Vibrácie sú možné pri zakladaní mostných pilierov. Bude sa zisťovať stav domu pred výstavbou, počas nej aj po uvedení do prevádzky (súdnoznalecké posudky). Poškodenie preukázateľné vzniknuté stavebnou činnosťou na diaľnici budú kompenzované. V prvej etape bude realizovaný polovičný profil diaľnice. Dostavba na plný profil bude závisieť od dopravného zaťaženia, t.j. od potreby dobudovania na celý profil, predpoklad cca 10-15 rokov. Stanovisko môže dať občan priamo na MŽP SR alebo cez starostu do stanoviska obce. Výkup pozemkov - cena ako stavebné pozemky, nehnuteľnosti podľa vyhlášky.
2. SSC akceptuje požiadavku. Upozorňuje však, že nie je vylúčené, že v novom procese EIA bude potvrdená v súčasnosti pripravovaná trasa cez Čadcu.
3. Ochranné pásmo diaľnice je 106 m od osi príslušného pásu diaľnice v extraviláne. V meste resp. obci nemá diaľnica ochranné pásmo. Na žiadosť stavebníka sú povoľované aj stavby v ochrannom pásme, také, ktoré neovplyvnia prevádzku diaľnice a naopak.
4. Ponad osadu Rieka je diaľnica vedená mostným objektom. Všade, kde hluk prekročí povolené limity budú protihlukové opatrenia. Taktiež sa bude robiť monitoring hluku po uvedení diaľnice do prevádzky. Na každom mieste, kde bude hluk nadmerný, budú dodatočne budované protihlukové steny.
5. Z úseku diaľnice KNM - Skalité bude do roku 2002 dokončený rozostavaný úsek Čadca - Horelica - Bukov, realizácia ostatného ťahu bude závisieť od medzinárodných dohôd, dopravného zaťaženia a ekonomických možností SR.
6. Posúdenie variantu X je súčasťou predkladanej správy o hodnotení. Koncentrácia emisií v tuneli je riešená núteným pozdĺžnym odvetrávaním (8 kusov prúdových ventilátorov v priemere 900 mm). Emisná štúdia nepreukázala zvýšenie škodlivých látok v oblasti tunelových portálov.
7. Slovensko podpísalo s Poľskou republikou zmluvu o hraničnom bode napojenia a o type komunikácie: v PR bude rýchlostná 4-pruhová, smerovo rozdelená komunikácia a v SR diaľnica, kategórie D24,5/100,80 km, pričom rokovania ešte pokračujú, upresňujú sa termíny a financovanie. PR v súčasnosti buduje úsek cca 5 km od št. hranice SR/PR, financované z fondu Phare.
8. Vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva vyjadrujú predpísané hygienické limity, ktoré vyjadrujú hodnoty, ktorých prekročenie môže mať negatívny vplyv na zdravie obyvateľov (zákony o hluku, vodách, ovzduší a pod.). Ak sú limity v norme znamená to, že nedôjde k ohrozeniu zdravia. Najvýraznejšie sa prejavujú pri cestnej doprave oxidu dusíka (NO_x). Podľa výpočtov v správe o hodnotení nie je predpoklad prekročenia jeho limitu.

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

1. Ako budú riešené porušené vodné zdroje?
2. Prečo je na miesto tunela (Furmanec) most, keď tunel lepšie ochráni ŽP?
3. Ako sa dostaneme na pozemky za diaľnicou?
4. Boli sľúbené rokovania a neboli.
5. Aká je najväčšia hĺbka zárezu?
6. Ak je možné posunúť diaľnicu asi o 100 - 300 m tak, aby nebola rozdelená osada Pod Grapami, resp. odsunutá od nej.
7. Zástupca petičného výboru (za 600 občanov): nesúhlasí s uznesením zastupiteľstva ktorý schválil ÚP obce, SSC ich ignorovala, pretože nehodnotia variant X a ošľadnický. Vzhľadom na to má výbor tieto pripomienky: ošľadnický variant je o 10 km kratší a o 10 mld. Sk lacnejší, ošľadnický

variant prinesie rozvoj pre celé Kysuce, lokalita pri železničnej trati bude zaťažená ešte aj diaľnicou, diaľnica je v tesnej blízkosti rieky a môže byť znečistená posypem na diaľnici. Dali si vypracovať stanovisko VÚD Žilina. Cez Kysuce je navrhovaná Vážska cesta. Diaľnicu zástupcovia petičného výboru odporúčajú viesť cez Oščadnicu.

8. Sťažnosť na geológov, že pri vstupoch na súkromné pozemky neoznámia občanom, že sa vykonáva geologický prieskum
9. Projektant asi nebol v teréne, preto že od Poľnonákupu hore na Furmanec je rovina ponad celú obec až na cestu I/11 a nebol by potrebný ani tunel Svrčinovec.
10. Diaľnica ide medzi domy a nebudú mať prístup k obydliam, preruší sa vodovod a hluk bude väčší.
11. Nesúhlasia, že nie sú potrebné protihlukové steny. Tam kde je križovatka je 18 rodinných domov. Bez diaľnice tam nebude menší hluk, lebo doprava sever-juh pôjde cez Čechy.

Odpovede za navrhovateľa:

1. Prerušené vodné zdroje budú nahradené, alebo sa vybuduje skupinový vodovod, ktorý je v pláne ÚPD Žilinského kraja. V súčasnosti sa rieši otázka združenia finančných prostriedkov.
2. Pri spracovaní DÚR sa vykonal geologický prieskum a diaľnica sa navrhuje v zameranom teréne. Boli prijaté riešenia mostným objektom. V zväzlivom území je náročné budovať tunel, ktorý má nízke nadložie. Sú to značné riziká jeho realizácie. Diaľnica má parametre dané STN, ktoré je treba dodržať.
3. V DÚR sú vyriešené prístupy na všetky pozemky.
4. V priebehu spracovania DÚR a Správy o hodnotení bolo minimálne 10 rokovaní zo zástupcami štátnej správy a samosprávy. Nie je možné vždy prizývať aj všetkých občanov obce.
5. Maximálna hĺbka zárezu je 23 m.
6. Viď stanovisko projektanta.
7. Požiadavka z petície občanov Svrčinovec bola navrhnuť trasu medzi dvoma železničnými traťami (zamietli ŽSR), vedenie trasy diaľnice v oščadnickom koridore nežiadali. Petícia občanov Svrčinovec je vyriešená. Problém oščadnického variantu nezasahuje Svrčinovec, pretože aj keby bola diaľnica navrhnutá cez Oščadnicu, cez Svrčinovec pôjde napojenie rýchlostnej komunikácie na ČR. Rozvoj Kysuciam prinesie najmä variant diaľnice v čadčianskom koridore, diaľnica je od železničnej trate vzdialená min. 200 m, nie je jasné o akú rieku ide. Diaľnica medzi Čadcou a Svrčinovcom križuje rieku Čierňanku, ale v tesnej blízkosti inej rieky nejde. Kanalizačný systém diaľnice s predčisťovaním dažďových vôd stekajúcich z vozovky v sedimentačných nádržiach pred vypustením do recipientu je zárukou nezhoršenia vody v okolitých tokoch. V posledných rokoch sa minimalizuje používanie posypových materiálov. maximálne za posledných 10 rokov nebolo spôsobené zhoršenie kvality vôd v ich okolí. Pred, počas a po výstavbe diaľnice sa bude vykonávať monitoring zložiek ŽP, aj povrchových a podzemných vôd a v prípade zhoršenia kvality sa vykonajú príslušné oparenia. Všetky dosiaľ akceptovateľné pripomienky sú zapracované v DÚR a v správe o hodnotení. Dnes predložené pripomienky, pokiaľ budú akceptovateľné budú zapracované v ďalšom stupni projektovej dokumentácia.
K stanovisku VÚ dopravného, Žilina - o Vážskej ceste sme informovaní. MDPT SR nás listom upozornilo, že jedinou oprávnenou organizáciou vydávať stanoviská a informácie o vodnej ceste je Povodie Váhu.
8. Sťažnosť bola akceptovaná, riešená počas vykonávania inžiniersko - geologického a hydro - geologického prieskumu.
9. Viď stanovisko projektanta.
10. Prístupy ku všetkým obydliam sú zabezpečené, vodovod viď odpoveď č. 1.
11. Hluk je v oboch dokumentáciách (DÚR a správa o hodnotení) vypočítaný veľmi zodpovedne. Predpokladáme, že kritika na zvýšenie hluku od diaľnice je tiež podložená odborným a rovnako podrobným výpočtom, ktorý by bolo potrebné k stanovisku petičného výboru priložiť. Výpočty v uvedených dokumentoch preukázali, že protihlukové zábrany nie sú potrebné.

Dopravoprojekt a.s. Bratislava (list č.5707/99/6575-00 zo dňa 27.9.1999). Stanovisko k požiadavke občanov obce Svrčinovec č. 6 o posune trasy o 100 - 300m. Požadovaný posun trasy diaľnice v lokalite Pod Grapami by spôsobil čiastočnú likvidáciu obytnej zástavby osady pod Grapami a v osade Pod Hájom. Navyiac posun by spôsobil porušenie technických parametrov diaľnice.

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

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

1. Kritické pripomienky k návrhu trasy diaľnice predniesol jeden občan Čadce: diaľnica je zle navrhnutá. Mala by ísť po kopcoch, ľudia by mali menej exhalátov. Prepojenie sever - juh sme my zmeškali, lebo pôjde cez ČR. Správa je živá (str. 181), spochybnená je aj emisná aj hluková štúdia. Diaľnica nie je napojená na medzinárodnú sieť. Nenašiel osoby, ktoré by vypracovali Správu v zozname zborníka spôsobilých osôb pre túto činnosť. V správe o hodnotení nie sú zohľadnené zákony na ochranu obyvateľstva počnúc od ústavy až po včera schválené zákony v NR. Nie sú uvedené synergické účinky od iných zdrojov znečistenia.
2. Za Oščadnicu: ktoré domy budú asanované pri dostavbe na plný profil. Prečo nebol vypracovaný inžiniersko - geologický prieskum?
3. Diaľnica v Oščadnici (aj v Horelici) je v blízkosti rodinných domov, nie je dobre odvodnená. Od postavenia novej cesty majú v pivnici vodu. Pán Beleš, Oščadnica č. 737 má v pivnici stále vodu. Na koho sa má obrátiť, aby sa to riešilo. Aký bude postoj ďalej po tomto rokovaní. Je rád, že bolo takéto rokovanie.

Odpovede za navrhovateľa:

1. Trasu diaľnice projektovala renomovaná firma Dopravoprojekt a.s., v SR aj zahraničí navrhla desiatky kilometrov diaľnic, ciest, mostov atď. Tvrdenie o zlom vedení trasy diaľnice by bolo potrebné odborne preukázať. Trasa odpovedá všetkým technickým aj právny predpisom SR. Prepojenie sever - juh je schválené na medzinárodnej úrovni vo dvoch koridoroch, a to aj cez ČR aj cez SR (VI). Správa o hodnotení je vypracovaná podľa zákona č. 127/94 Z.z. s použitím platných metodík výpočtov (hluková a emisná štúdia) a v súlade s hygienickými a ostatnými predpismi. Diaľničná sieť SR je navrhovaná tak, aby bola prepojená na medzinárodnú sieť Európy. Konkrétne D18 prepojenie na rýchlostnú komunikáciu do ČR a do PR. O koncepcii diaľnice sa píše aj v DÚR aj v správe o hodnotení. Nie je nutné, aby spracovateľ dokumentácii podľa zákona č. 127/94 Z.z. (EIA) proces bol v zozname oprávnených osôb. Napriek tomu všetci pracovníci firmy Enviconsult Žilina sú držiteľmi tohto oprávnenia. Subdodávatelia firmy pre výpočet dopravných vzťahov (Ing. Matička) a hluku (Ing. Durčanská) v tomto zozname nie sú. Podmienku oprávnenej osoby uvedenej v zozname podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/95 Z.z. musí mať spracovateľ odborné posudku. Toho určí MŽP SR po zaslaní zoznamov z verejných rokovaní. Články Ústavy na ochranu občanov a životného prostredia sú prenesené do ostatných zákonov, ktoré predkladaná správa o hodnotení rešpektuje. Správa o hodnotení obsahuje údaje o statných zdrojoch znečistenia, navrhuje však opatrenia len na odstránenie negatívnych vplyvov z dopravy na diaľnici. Podľa závažnosti vplyvu predpíše MŽP SR monitoring jednotlivých vplyvov pred, počas i po výstavbe diaľnice.
2. Dostavba na plný profil bude realizovaná až o cca 10-15 rokov. Pri spracovaní dokumentácie pre stavebné povolenie budú vypracované geometrické plány a podľa nich budú známe aj tie domy, ktoré bude potrebné asanovať. Objekty pre asanáciu sa vykupujú v rámci realizovanej stavby. Pre výstavbu diaľnice bol vypracovaný geologický prieskum, počas výstavby sa však podľa náročnosti horninového prostredia dopĺňa.
3. Dnes realizovaný polovičný profil diaľnice je v trase pôvodnej preložky cesty I/11, ktorá bola navrhovaná pre neúnosné dopravné zaťaženie Čadce. Realizáciu diaľnice v Oščadnici investorsky zabezpečuje Investorský útvar SSC Žilina, Kragujevská 11. Ohľadne riešenia konkrétnych problémov počas výstavby sa môžu občania obrátiť písomne na Ing. Líšku (IÚ Žilina). Ďalší postup: záznam z rokovania sa zašle na MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov. Po obdržaní všetkých stanovísk a pripomienok MŽP SR určí spracovateľa posudku pre celý ťah D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité. Po jeho vypracovaní vydá MŽP SR záverečné stanovisko, ktorým určí navrhovateľovi (SSC) zapracovať v ďalšom stupni technickej dokumentácie (DSP) všetky oprávnené požiadavky.
4. V technickej aj environmentálnej dokumentácii je vyriešený podnet petície občanov Čadce. V Čadci - Bukov - Podzávoz boli preštudované okrem pôvodnej ďalšie dva varianty (zelený a modrý). Po posúdení všetkých kritérií bol projektantom doporučený s miernou preferenciou variant zelený. Je to poloha požadovaná petičným výborom (príloha č. 6 Správy o hodnotení). Verejného prerokovania sa nikto z občanov, ktorých sa to týka, nezúčastnil.

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

A./ V úvode diskusie hovorkyňa petičného výboru JUDr. Plichtíková predniesla obsiahly príspevok so žiadosťou o vysvetlenie. Stručný obsah jej príspevku je nasledovný:

1. Petičný výbor zastupuje obyvateľov obcí Čierne, Skalité, Svrčinovec, Čadca-Podzávoz, celkom 18 tis. občanov, postupujú zákonnou cestou.
2. SSC je ekonomicky zainteresovaná na výstavbe diaľnice, nemôže byť objektívna.
3. Nie sú proti diaľnici, ale musí vyhovovať občanom a nenarúšať životné prostredie.
4. V obci Čierne pri variante B sa bude kumulovať hluk z diaľnice a železnice, tak isto exhaláty, nakoľko obec je v kotline. Hluk sa odrazí od príľahlého svahu a znásobí sa.
5. Boli spochybnené dopravné prognózy - presun dopravy z cesty II/47 na diaľnicu.
6. Nie sú informovaní, kde bude prevádzka na diaľnicu a či sa vybudujú mýtnice.
7. Uvádzaná výhodnosť „čadčianskeho“ koridoru spočívajúca v napojení, okrem PR, aj na ČR (cez križovatku Svrčinovec), je podľa petičného výboru zavádzajúca, nakoľko je známe, že tu sa diaľničné prepojenie s ČR neplánuje.
8. Variant X navrhnutý občanmi obce Čierne nebol vyhodnotený.
9. O variante B sa hovorí ako o rozhodnutom, pričom výbor obdržal od MŽP SR list z 3.3.1999, že bol podaný len „rozsah hodnotenia“, pre správu o hodnotení.
10. Petičný výbor žiadal MŽP SR rozšíriť rozsah hodnotenia o ošľadnický variant a variant X, nebolo vyhovené.
11. Nie sú presvedčení o znečisťovaní vodných tokov diaľnicou, najmä posypovými materiálmi.
12. Pri variante B (v k.ú. Čierne) je potrebný väčší výrub lesa ako pri variante X. Proti variantu X sú poľovníci, ktorí chránia zver, nie človeka.
13. Variant B vyvolá potrebu preložky rieky Čierňanky, zaberie ornú pôdu. Nie je jasné, či dno rieky bude chránené „vaňovým“ systémom.
14. V r. 1993 vypracovala SSC štúdiu diaľnice D18, kde sa neodporúčovala trasa v tomto náročnom území, v r. 1996 však v ďalšej štúdii boli navrhnuté 2 alternatívy- čadčianska a ošľadnická. Dnes sa tvrdí, že trasa Čadca - Svrčinovec - Čierne - Skalité je najlepšia.
15. Petičný výbor zabezpečil stanovisko VÚD Žilina k Správe o hodnotení (prednesené v plnom znení). Autor sa podrobne zaoberal najmä výhľadovou plánovanou vodnou cestou, uviedol medzinárodné dohody. Vodná cesta by mala ísť v koridore navrhnutej diaľnice, územie by nemalo byť tiesnené diaľnicou. Hodnotí vplyvy diaľnice na prírodu, vzťah k železnici a pod.
16. Žiadajú podrobne zhodnotiť ošľadnickú trasu D18, ktorá je vhodnejšia z dôvodov: väčšia vzdialenosť od obydľ, lepší prístup do turistickej oblasti Ošľadnica - Veľká Rača, rozloženie vplyvov dopravy medzi všetky obce územia, t.j. aj Ošľadnicu, kratšia cesta a tým lacnejšie o 10 mld. Sk (porovnanie s údajmi v bulletinu o diaľnici v Považskej Bystrici). Ako druhá prípustná trasa v k.ú. Čierne je variant X.
17. V čom je trasa diaľnice cez Čierne lepšia ako trasa cez Ošľadnicu a aké výhody prinesie občanom Čierneho?

B./ Otázky ďalších občanov:

18. Prečo má byť prebytočná zemina cca 20 250 m³ uložená v doline potoka Čadečka, občania nesúhlasia.
19. Boli zvážené účinky 3 druhov dopravy - jestvujúca železničná, plánovaná diaľnica a vodná cesta?
20. Ako sa budú obrábať role za diaľnicou?

Odpovede za navrhovateľa:

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

Dnes prednesená petícia už nie je aktuálna z dôvodov:

Požiadavky z petície obyvateľov Svrčinovca a Čadce sú splnené. T.j. zhodnotenie dvoch ďalších variantov trasy v úseku Čadca-Podzávoz a v Svrčínovci preverenie trasy medzi dvoma železničnými traťami (zamietli ŽSR). Vedenie trasy D18 v Ošľadnickom koridore nežiadali. Požiadavky zaslané petičným výborom v júli na MŽP SR, MDPT SR, MF SR, NR SR, týkajúce sa plnenia rozsahu hodnotenia sú splnené v plnom rozsahu v Správe o hodnotení, dokončenej v máji 1999. Podrobne

- je hodnotený aj variant X, bola vypracovaná aj špeciálna štúdia o rizikosti geologického prostredia. Ostatné požiadavky - v ďalších bodoch záznamu.
2. SSC je organizácia zriadená MDPT SR a realizuje politiku v oblasti cestnej a diaľničnej dopravy. Jej ekonomická zainteresovanosť spočíva v racionálnom používaní financií z verejných zdrojov. V štádiu prípravy diaľnic zabezpečuje všetky technické, ekonomické a environmentálne podklady pre rozhodovací proces. V zmysle zákona 127/94 Z.z. určí MŽP SR spracovateľa odborného posudku, tento zhodnotí všetky dokumentácie, odborné aj laické stanoviská a doporučí ďalší postup. MŽP SR v súčinnosti s MDPT SR vydá Záverečné stanovisko, v ktorom odporučí alebo neodporučí realizáciu zámeru, rozhodujú teda ústredné orgány štátnej správy, nie SSC.
 3. Táto podmienka je základom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č.127/1994 Z.z.
 4. Diaľnica nezhorší jestvujúci stav. Najbližšie domy sú vo vzdialenosti 90-100m v jednom mieste 20-30 m od diaľnice. Negatívne vplyvy budú eliminované v plnom rozsahu protihlukovými stenami - aj pre výhľadovú intenzitu dopravy roku 2025. Železnica ide v súbehu s diaľnicou len v dĺžke cca 1,5 km, nie je preto možné opatreniami pri diaľnici vylúčiť aj hluk zo železničnej premávky, musia riešiť ŽSR. Nie je predpoklad odrazu hluku od protihľadáneho svahu, (reálne pri skalných stenách). PHS môžu byť i z pohľadového materiálu - určí sa v ďalšom stupni projektu. Emisie - pri plynulej jazde po diaľnici sa tvorí menej emisií, predpokladá sa, že do roku 2000 sa postupne vylepšia vozidlá, používať sa budú ekologické PHM a aj pri zväčšenej intenzite dopravy sa emisie nebudú zvyšovať. Imisie sa usadzujú do vzdialenosti 5 -10 m od vozovky, čo je väčšinou svah diaľnice. Osadenie vegetáciou, ktorá tiež zachytuje emisie. Ochranou aj voči imisiám sú i protihlukové steny. V k.ú. Čierne ich celková dĺžka pri D18 je 1600 m.
 5. Dopravné prognózy sú vypočítané v Európe používaným spôsobom špičkovým pracoviskom SR (Žilinská univerzita), spochybnenie nie je na mieste.
 6. Prepojenie diaľnice na cestnú sieť sa uskutočňuje cez mimoúrovňové diaľničné križovatky, v Čiernom na rozhraní s k.ú. Skalité, s napojením na cestu II/487. Výstavba mýtnic sa neplánuje, vyberanie mýta je možné automatickými sčítačami (predpokladá to však 100 percentný bezhotovostný styk a ďalšie plnoautomatické prepojenie). Zatiaľ sa naďalej bude používať nálepkový systém.
 7. Diaľničná križovatka v Svrčinovci umožní napojenie na cestu I/11, ktorá pokračuje v ČR (do Ostravy). V žiadnom materiáli nebolo uvedené, že ide o napojenie na diaľnicu v ČR.
 8. Variant X - viď bod . 1.
 9. Určenie rozsahu hodnotenia bolo ukončením 1. etapy procesu EIA, v ktorom sa posudzovali čadčiansky a oščadnický koridor. Keďže v rozsahu hodnotenia určilo MŽP SR podrobne zhodnotiť trasu čadčianskeho koridoru, oščadnický sa ďalej nehodnotil. Počas vypracovania technickej a environmentálnej dokumentácie boli doplnené a skúmané varianty v dĺžkových úsekoch určeného koridoru (Čadca - Podzávoz, Svrčinovec, Čierne, Skalité).
 10. Rozsah hodnotenia bol určený v r. 1996, petičný výbor žiadal doplniť rozsah v r. 1998. Nie je to možné, nakoľko posudzovanie vplyvov na ŽP je proces, ktorého postup je daný zákonom 127/1994 Z.z. oščadnický koridor je možné zhodnotiť v novom procese EIA.
 11. Kanalizačný systém diaľnice s predčisťovaním dažďových vôd stekajúcich z vozovky v sedimentačných nádržiach pred vypustením do recipientu je zárukou nezhoršenia vody v okolitých tokoch. V posledných rokoch sa minimalizuje používanie posypových materiálov. Minimálne za posledných 10 rokov nebolo spôsobené zhoršenie kvality vôd v ich okolí. Pred, počas a po výstavbe diaľnice sa bude vykonávať monitoring zložiek ŽP, aj povrchových a podzemných vôd a v prípade zhoršenia kvality sa vykonajú príslušné opatrenia. Na odpočívadle v Čiernom je plánovaná ČOV pre splaškové vody. Kanalizácia diaľnice nie je napojená na kanalizácie obcí.
 12. Pre nedoporučenie variantu X bolo rozhodujúce náročné technické riešenie v rizikovitom horninovom prostredí (niekoľko veľkých mostov o výške stojok 70-80 m), prevádzka a údržba diaľnice v ťažkých klimatických podmienkach (námrazy, sneh, hmly), blízkosť št. hranice SR/PR a pod.
 13. Preložka rieky Čierňanka si vyžiada len minimálne zábery pôdy. Pôjde len o lokálne úpravy - posun o cca 1/2 šírky koryta. Koryto nebude upravené vaňovým systémom (t.j. celé vybetónované), pretože by sa narušil systém prepojenia podzemných vôd. Príhľadé územie by bolo trvalo podmáčané, nakoľko podzemná voda z okolí by cez betónovú vaň neodtekala do Čierňanky, pri väčších dažďoch by voda zostávala na povrchu (resp. aj v pivniciach). V projekte navrhnutá úprava rieky bude tvoriť aj protipovodňovú ochranu.
 14. V technickej štúdii spredu roku 1993 bola diaľnica D18 navrhnutá v smere Čadca-Svrčinovec-Český Těšín (v tejto polohe sa v súčasnosti buduje 1/2 rýchlostnej komunikácie v dl. 6,7 km od colnice po Jablunkov s dokončením v r. 2001. Po vzniku samostatnej SR bolo medzinárodnou dohodou

určené napojenie diaľnice D18 na poľskú rýchlostnú komunikáciu v Skalitom-Zwardoň. Bolo treba hľadať polohu diaľnice v tomto území, preto sa vypracovala TŠ a Zámer pre 2 koridory diaľnice.

15. O styku diaľnice s plánovanou vodnou cestou (v medzinárodných dohodách nie sú dané termíny) bolo niekoľko rokovaní na rôznych úrovniach. MDPT SR nám oznámilo, že jedinou oprávnenou organizáciou vydávať stanoviská a informácie o vodnej ceste je povodie Váhu. Podľa vyjadrenia PV trasa vodnej cesty sa prehodnocuje, od Čadce sa pravdepodobne odkloní do ČR.
16. SSC akceptuje požiadavku podrobne zhodnotiť ošľadnícky koridor diaľnice D18 a porovnať znovu s čadčianskym koridorom. Upozorňuje však, že nie je vylúčené, že v novom procese posudzovania (EIA) bude potvrdená v súčasnosti pripravovaná trasa cez Čadcu. Stanovisko k výhodnosti Ošľadníckej trasy uvedené petičným výborom: väčšia vzdialenosť od obydľ - nepredpokladáme, územie i typ osídlenia je obdobný ako v Čiernom. Lepší prístup do rekreačnej oblasti v oblasti Ošľadnica - Rača - presne taký istý ako pri čadčianskom variante, a to z diaľničnej križovatky v Krásne nad Kysucou. V Skalitom je z cesty II/487 možné prejsť do Ošľadnice len po lesnej ceste, riešenie nie je predmetom stavby diaľnice. Kratšia a lacnejšia cesta: a./ dĺžka variantu čadčianskeho 21,5 km, b./ dĺžka variantu ošľadníckeho 11,5 km, k tomu je však treba prirátať dĺžku úseku Ošľadnica-Horelica-Čadca-Svrčinovec, ktorý je potrebný budovať súčasne s diaľnicou, t.j. 10,4 km z toho rozostavaná 4,825 km., spolu dĺžka stavby 21,9 km. Diaľnica D18 je kat. 24,5/80,100 plánuje sa realizovať v 1/2 profile, tak isto aj cesta Čadca - Svrčinovec. Z toho vyplýva, že v oboch prípadoch je treba vybudovať približne rovnakú dĺžku kapacitnej komunikácie v rovnakom území, teda aj investičné náklady by sa veľmi nelíšili.
17. Výhodnosť trasy Čadca-Svrčinovec-Čierne: zabezpečí súčasnú tranzitnú dopravu (cca 15% dopravy) aj obsluhu regiónu. Umožní rýchlejšie spojenie - predpoklad rozvoja územia, prístup podnikateľských aktivít ako aj odvoz vlastnej produkcie, cestovný ruch, zamestnanosť a pod. V obci Čierne prepojenie na diaľnicu križovatkou. Výstavba diaľnice poskytne pracovné príležitosti, ako aj stredisko údržby diaľnic v Čadci počas prevádzky diaľnice.
18. V správe o hodnotení sú zatiaľ len vytypované možné skládky prebytočnej zeminy, bude upresnené s dodávateľom stavby. Starosta upozornil, že mohlo ísť o návrh obce Skalité.
19. V projekte sú skoordované všetky druhy dopravy - železničná, vodná, diaľničná. Technické výstavby podľa stavebného zákona. Riešenie diaľnice rešpektuje podmienky PV, ŽSR aj ostatných účastníkov.
20. Prístupy na pozemky predelené diaľnicou sú zabezpečené.

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

1. Väčšina prítomných žiada vysvetliť postup pri vykupovaní pozemkov. Niektorí občania majú osvedčenie o vlastníctve na pozemky pod existujúcou cestou I/11. Kedy dostanú vyplatené peniaze. Ako sa robí geometrické plány, keď sú čiastky.
2. V akom rozsahu sa budú pozemky vykupovať.
3. Rodinné domy pod existujúcim mostom križovatky sú už dnes zaťažované nadmernými otrasmami (vibráciou) mostu, po pilieroch ktorého pri dažďoch steká voda a presahuje im do pivníc. Obyvatelia už dnes požadujú vyriešenie týchto problémov - protihlukové, resp. protivibračné opatrenia a taktiež riešiť odvodnenie cesty I/11,
4. Ako bude riešená náhradná komunikácia za cestou I/11,
5. Obec žiada do PD zapracovať svoje požiadavky, ktoré písomne odovzdala SSC.

Odpovede navrhovateľa:

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

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

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

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

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

2. Pod diaľnicou 15-30 m (podľa šírky telesa), pod ostatné objekty stavby (prípadné preložky ciest, odpočívadlo). Celkový záber pod diaľnicou bude vykupovaný podľa geometrických plánov.
3. Kanalizácia diaľnice bude riešiť komplexne odvodnenie celej diaľnice, teda aj jestvujúcej cesty I/11. V rámci stavby budú vykonané aj nutné úpravy a opravy cesty I/11, ktorá bude tvoriť v tomto úseku 1/2 diaľnice (vozovka, dilatácia mostov a pod.). Pre posúdenie súčasného stavu a prípadne nutných opráv sa občania môžu obrátiť na SSC-IÚ Žilina.
4. Náhradná komunikácia bude vedená od Kysuckého Lieskovca v súbehu s diaľnicou, odbočí na bývalú cestu I/11 vedenú cez miestnu časť Blažkov, pokračuje na jestvujúcom šikmom moste nad diaľnicou, k.ú. Krásno nad Kysucou s napojením na cestu I/11 v blízkosti motorestu Duo. V časti Blažkov bude rozšírená na kategóriu MS 9-7,5/50. Rekonštrukcia bude až po Krásno nad Kysucou., taktiež sa bude budovať pravostranný chodník. Staré mosty budú nahradené novými okrem historického mosta Drozdov. ten bude po pravej strane rozšírený. Nové mosty budú navrhnuté na storočnú vodu. Úprava potokov bude od mostu až po zaústenie do Kysuce. Cez Krásno bude cesta bez zmeny. Most nad Bystricou bude rozšírený a zosilnený (historická pamiatka). Pre peších bude vybudovaná lávka nad Bystricou, na ktorej budú výhľadovo uložené inžinierske siete (kanalizácia a pod.). Chodník bude až po učilište.

4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení.

- **Pripomienky Výskumného ústavu dopravného, Žilina, zaslané listom (5 strán) Antona Štetiera z Čierneho zo dňa 21.9.1999.**

Stanovisko sa zaoberá vplyvom vedenia diaľnice na prírodné prostredie a rozsiahle sa zaoberá stretom trasovania diaľnice s vodnou cestou.

V stanovisku sa ďalej uvádzajú najzávažnejšie argumenty v prospech trasovania diaľnice cez Oščadnicu. Argumenty sa týkajú kratšej trasy, bez nárokov na stavbu tunelov, čiže ušetrenie investičných nákladov.

- **Vyjadrenie petičného výboru obce Čierne k správe SSC o hodnotení vplyvov diaľnice na životné prostredie v obci Čierne (list zo dňa 11.6. 1999)**

List bol adresovaný SSC a na vedomie aj MŽP SR. V liste sa uvádza, že obecné zastupiteľstvo obce Čierne uznesením zrušilo súhlas predchádzajúceho zastupiteľstva podľa variantu B, a na mimoriadnom obecnom zastupiteľstve dňa 22.6.1998 prijalo uznesenie, ktorým obec Čierne dala súhlas s vedením diaľnice primárne cez obec Oščadnicu a v krajnom prípade cez obec Čierne, ale podľa variantu „X“.

Variant B považuje opodstatnený iba ako obchvat Čadce.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z došlých stanovísk, riešenie diaľničného úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité, navrhované v troch variantoch - variant modrý, variant zelený a variant „X“ bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti.

V existujúcich riešeniach, z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy (vrátane priaznivých):

Obyvateľstvo Predpokladá sa zvýšené zdravotné riziko vplyvom emisií, hlučnosti a vibrácií, negatívny vplyv na socio - ekonomické podmienky a narušenie pohody a kvality života vznikom bariérového efektu diaľnice (rozdelenie pozemkov; predpokladá sa, že cca 300 obytných domov bude ohrozených zhoršenými podmienkami spojenia obchádzkami, najmä v zimnom období).

Ako vyplýva z emisnej štúdie, nulový variant (prevádzka na cestách I/11 a II/487) predstavuje nárast **emisí** v ukazovateľoch CO, NO_x a VOC, pričom priamo postihnutých sa predpokladá v roku 2005 cca 3230 osôb. Odľahčením prevádzky týchto ciest diaľnicou sa celkový nárast emisí sice bude zvyšovať v závislosti na intenzite automobilovej dopravy, prínosom však bude, že priamo zasiahnutých - v roku 2005 - bude cca 730 osôb.

Z hlukovej štúdie vyplýva, že najvyššie základné ekvivalentné hladiny **hluku** sa budú vyskytovať v úseku cesty I/11 a Krásne nad Kysucou. Vzájomná lokalizácia intravilánových úsekov existujúcich ciest I/11a II/487 a diaľnice D18 umožňuje len v prípade Kysuckého Lieskovca realizáciou protihlukovej steny teoreticky účinnej pre odclonenie hluku z diaľnice D18 a hluku zo súbežnej cesty I/11. Prepočet funkčnosti takejto integrovanej protihlukovej clony pre diaľnicu D18 a súbežnú cestu je potrebné realizovať v presnejšom merítku. Efektívnosť protihlukových opatrení však nie je úplná, nakoľko obytné územie v tesnej blízkosti diaľničných križovatiek v Krásne nad Kysucou a Oščadnici nie je možné odcloniť na požadovanú hlukovú úroveň a tým sú tieto lokality najkonfliktnejšie. Odporúča sa zmena funkcie dotknutých objektov.

Z hlukovej štúdie ďalej vyplynulo, že aj napriek realizácii protihlukových opatrení zostane priamo dotknutých hlukom z ciest a diaľnice v roku 2005 - cca 4250 osôb.

Spolu s uvedenými diaľničnými križovatkami sú i diaľničné úseky pozdĺž Kysuckého Lieskovca a Krásna nad Kysucou a úsek cez Čadcu koncentrované do hlukovo zaťaženého územia. Úsek medzi Svrčinovcom a Skalitým je menej konfliktný. V tomto úseku síce nebola robená podrobná hluková štúdia pre variant „X“, len teoretický predbežný výpočet, z ktorého vyplynulo, že pre tento variant nie je v žiadnej lokalite prekročený limit prípustnej hladiny hluku 40 dB v nočnom období.

S emisiami a hlukom súvisia **zdravotné riziká**, ktoré boli identifikované pre danú trasu ako rozložené a to medzi zostatkové vplyvy z ciest a medzi diaľnicu. Tieto vplyvy sú dlhodobého charakteru a na zdravotnom stave sa môžu prejaviť pri dlhodobých expozíciách obyvateľstva pri koncentráciách prekračujúcich povolený hygienický limit.

Narušenie **pohody a kvality života** vplyvom výstavby a prevádzky diaľnice súvisí so základnými negatívnymi rysmi, ktoré prináša nová dopravná trasa - záber územia a likvidácia niektorých obydľí v trase diaľnice, znehodnocovanie pozemkov a domov, nehnuteľnosti klesajú na cene, nakoľko bývanie v blízkosti diaľnice, spojené s expozíciou hluku a emisí zhoršuje pohodu a kvalitu života. Taktiež sa prejavuje stiesnenosť z bývania pri mostoch a estakádach, obavy o bezpečnosť detí, deliaci efekt a pod. Nemožno prehliadnuť ani psychologický vplyv nového prvku v krajine. Narušenie pohody a kvality života je rôzne počas výstavby a počas prevádzky.

Boli identifikované predpokladané zmeny v pohode a kvalite života v okrajovej časti obci Kysucký Lieskovec - blízkosť vedenia trasy, v Ochodnici počas stavebných prác, v obci Dunajov počas výstavby, v obci Krásno nad Kysucou tak počas výstavby ako aj počas prevádzky a to ako silné vplyvy, v obci Oščadnica dôjde k asanácii jedného obydľia, trvalé vplyvy budú z križovatky u obydľí, ktoré sa nachádzajú v jej blízkosti. K veľmi silným vplyvom na pohodu a kvalitu života dôjde v Čadci, kde trasa vedie v tesnej blízkosti obydľí (Horelica,

Bukov, Podzávoz), navyše si vyžiada sanáciu 26 obydľí. V obci Svrčinovec sa predpokladu silné vplyvy tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky, najmä v okolí diaľničnej križovatky. V obci Čierne sa predpokladajú vplyvy na pohodu tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky mierne trvalé vplyvy. Podobná situácia sa predpokladá aj v obci Skalité, s výraznejším vplyvom na obydľia v tesnej blízkosti diaľničných križovatiek.

V lokalite Svrčinovec, Čierne, Skalité dochádza navyše ku kumulatívne vplyvu troch plánovaných dopravných koridorov a blízkosti Ostravskej a Katovickkej aglomerácie, pričom už v súčasnosti je potrebné brať do úvahy negatívny vplyv železnice.

Pri hodnotení **prijateľnosti činnosti pre dotknuté obce** sa identifikoval nesúhlas občanov s trasovaním diaľnice v koridore Čadca-Svrčinovec-Čierne-Skalité z dôvodov zvýšených nákladov na ich prepravu, záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu. Teleso diaľnice vyvoláva negatívne vizuálne efekty, ktoré sú rozložené po celom kotlínom úseku, zvlášť v priestore mimoúrovňových križovatiek nad ich domami. Bývanie v blízkosti tak veľkého diela môže vyvolať stiesnenosť a neprijemné subjektívne pocity. Už budovaný úsek vedený okrajom Oščadnice a Horelice vyvoláva súbeh rôznorodých vplyvov, z ktorých sú najvýraznejšie vplyvy na obyvateľstvo.

V niektorých úsekoch dôjde k asanovaniu rodinných domov (najmä v Čadci), čo vyvoláva negatívny postoj časti obyvateľstva k trasovaniu diaľnice. Dostavba na plný profil bude realizovaná až o cca 10 -15 rokov - tieto budú dovtedy predstavovať potenciálne riziko pre veľké investície do opravy a údržby týchto domov. Navyše, presné počty asanovaných domov budú známe až pri spracovaní dokumentácie pre stavebné povolenie, kedy budú vypracované geometrické plány a podľa nich budú známe aj tie domy, ktoré bude potrebné asanovať neskôr, čiže táto problematika ostáva nedoriešená. Výber variantu je v tomto štádiu poznania veľmi obtiažny a vyžaduje potrebu ešte ďalšieho podrobnejšieho preskúmania všetkých súvisiacich skutočností.

Občania nesúhlasia s trasovaním variantu cez Čadcu. Variant nerieši dopravnú situáciu v centre mesta Čadca a okolitých obciach a predpokladá sa, že dopravné zaťaženie bude nezmenené. Občania taktiež nesúhlasia s trasovaním variantu v lokalite Čadca-Podzávoz - priestor križovatky a Strediska údržby z dôvodu, že tento priestor považujú za najvýhodnejší pre budovanie budúceho priemyselného objektu s účasťou zahraničného investora, čo predpokladá zvýšenie trvalej zamestnanosti.

Celkove sa dá konštatovať, že odpor verejnosti voči výstavbe diaľnice narastá s faktom približovania sa telesa diaľnice k obydľiam a to najmä v úseku Čadca - Skalité.

Z procesu posudzovania stavby diaľnice je zrejmé, že zásadné negatívne stanovisko k navrhovanej stavbe je zo strany verejnosti s trasovaním diaľnice v lokalitách Čadca - Podzávoz, Svrčinovec, Čierne a Skalité. Záporné stanovisko vyjadrila časť občanov prezentovaných **petičnými výbormi a na verejných prerokovaniach**. Žiadajú posunutie trasy ďalej od obce do variantu „X“.

Za narušenie pohody a kvality života obyvateľstvo poukazuje zvlášť na obdobie počas výstavby diaľnice, kedy v súvislosti so stavebným ruchom v blízkosti osídlenia bude zvýšená expozícia hluku, prachu a obmedzovaním dopravy.

U obydľí, kde bude odklon dopravy na diaľnicu sa budú prejavovať kladné vplyvy znížením počtu prejadov automobilov, najmä nákladných.

Za priaznivý vplyv možno považovať vyplnenie spoločenskej požiadavky budovania komunikácií, ako skvalitnenie dopravnej infraštruktúry pre obyvateľstvo nielen tam žijúceho, ale aj pre ostatné obyvateľstvo krajiny a zahraničných návštevníkov a prepravcov.

Prírodné prostredie

Z hľadiska **horninového prostredia** sa predpokladá pri budovaní diaľnice vplyv na stabilitu územia (zárezové úseky a úseky násypov), zvýšenie možnosti erózie vzhľadom na odstránenie vegetačného pokryvu a čiastočné ovplyvnenie hydrogeologických pomerov. Pre výstavbu diaľnice bol vypracovaný geologický prieskum, predpokladá sa, že počas výstavby sa však podľa náročnosti horninového prostredia bude dopĺňať. Celkovo je horninové prostredie v trase diaľnice vysoko náročné, dokonca sa v trase diaľnice vyskytujú miesta s **aktívnymi zosuvmi**.

Z inžiniersko - geologického hľadiska možno konštatovať, že trasa variantu „X“ oproti variantu „I“ je vhodnejšia. Trasa „X“ prechádza cez 10 zosuvných území o celkovej dĺžke 1830 m, z toho iba cez jeden malý aktívny zosuv o dĺžke 40 m, variant „I“ prechádza 16 zosuvnými lokalitami o dĺžke 2690 m., z ktorých sú tri aktívne o dĺžke 300 m.

Z hľadiska únosnosti podložia vzhľadom na zakladanie mostných objektov sú geologické podmienky podmienené priaznivé a v prípade vysokých mostov (napr. most Čierne) vhodné len za predpokladu špeciálnych technologických postupov pri zakladaní stavby.

Osobitným problémom bude využitie vyťaženého horninového materiálu, ktorého je na stavbe prebytok. Nie je prijateľné, aby vhodnou lokalitou pre uloženie cca 25 000 m³ vyťaženého materiálu z tunelu Horelica, bola lokalita v doline potoka Čadečka, ako predpokladá navrhovateľ. V tejto lokalite je totiž plánovaná vodná nádrž Lutonka pre nadlepšenie prietoku vodnej cesty E81.

Vplyv diaľnice na **ovzdušie a miestnu klímu** sa predpokladá v závislosti na stúpajúcom trende dopravy. Vyšší vplyv (napr. prašnosť), avšak časovo obmedzený, bude počas výstavby, počas prevádzky sa predpokladá lokálne zvýšenie miestnej klímy pozdĺž diaľnice o 1-5%. U niektorých meteorologických prvkov budú tieto zmeny i väčšie, a to najmä u výparu, ktorý z povrchu diaľnice pri zvýšenom odtoku zrážkovej vody a veľmi slabej akumulácii vlhky bude v porovnaní s okolitým zemským povrchom výrazne nižší.

Vplyv na **povrchové a podzemné vody a pôdy** sa predpokladá najmä v trase, ktorý vyžaduje preložku rieky Čierňanky a Čadečky, ktoré sú označené ako regionálny biokoridor. Ďalšie negatívom predstavuje pre povrchové znečistenie vôd vplyvy predovšetkým pri zimnej údržbe. Je zrejmé, že mimoriadne by boli ovplyvnené najmä povrchové toky malých povodí. Odvodnenie povrchu diaľnice je preto možné iba do Kysuce a do Čierňanky aj to pri dostatočnom nariadení odpadových vôd z čističky (napr. pre chloridy 1:48,5).

Vplyv na podzemnú vodu môžu mať zásahy do zvodnenej vrstvy v prípade výstavby tunelov a v zárezoch. Vzhľadom na charakter hornín tvoriacich masívy plánovaných tunelov, sa predpokladá čiastočné ovplyvnenie režimu podzemných vôd. Sústredené prítoky do tunelovej rúry je možné očakávať v tektonicky porušených zónach. Pri výstavbe tunela Poľana je situácia komplikovanejšia, nakoľko je tam dominancia pieskovcov a vysoká porušenosť hornín, čo môže spôsobovať prítoky vody k tunelovej rúre až niekoľko l/s.

Vplyv na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou, ktoré je prevažne zabezpečované individuálnymi, alebo skupinovými gravitačnými vodovodmi, využívajúc pramenné záchyty neďaleko miesta spotreby je nasledovný:

- priama likvidácia 6 vodných zdrojov
- potenciálna priama likvidácia 4 zdrojov
- ovplyvnenie režimu cca 200 domov (cca 800 obyvateľov).

Uvedenú potrebu pitnej vody je potrebné nahradiť zdrojom predstavujúcim 3,5 l/s.

Vplyv na **pôdu** (záber cca 104 ha) bude pomerne rozsiahly, hlavne čo sa týka vegetácie, vzhľadom na jej totálne odstránenie v trvalom zábere stavby, dočasné skládky stavebného materiálu a strojového parku. V dočasnom zábere stavby bude zásah do vegetačného pokryvu.

Vplyv na **živočíšstvo** bude najmä v čase výstavby pomerne silne rušivý. Terénne úpravy budú znemožňovať pohyb živočíchov, pričom niektoré z nich budú úplne izolované. Situácia sa podstatne zlepši v čase prevádzky, kedy budú mostné objekty poskytovať migrujúcej zveri vo svojej podchodnej časti voľný pohyb. Zvyšok trasy však ostáva bariérou pre migrujúcu zver. Boli identifikované viaceré biokoridory vyššej zveri, pre ktoré je nutné vytvoriť podchody ako napr. pri obci Dunajov, pri Drozdovom potoku prašivom potoku atď. Samostatnou koncentráciou vplyvu z dopravy do bodového, resp. maloplošného priestoru je problematika budovania a prevádzky tunelov (stavebný ruch, odstrely, vibrácie, prach, exhaláty pri portáloch). V oboch prípadoch (bodové i maloplošné) dochádza ku koncentráciám stresových prejavov u prítomného živočíšstva, ktoré sa postupne odsťahuje až zlikviduje. Zmena rastlinného pokryvu bude vplývať na zmenu živočíšstva v celom reťazci.

V úseku Čierne - Skalité sa odporúča variant X z hľadiska ochrany prírody a to kvôli zachovaniu brehových porastov toku Čierňanky, zachovaniu genofondových plôch a biotopov funkčných pasienkov pri križovatke Čierne a zachovanie lepšej priechodnosti živočíchov pod premosteniami.

Krajina

Vplyv na štruktúru a využívanie krajiny bude spôsobený hlavne demoláciou objektov v etape výstavby a vznik stavebných dvorov a staveniskových komunikácií. Líniová stavba bude v kotlinovom prostredí, hneď nad domami, pôsobiť cudzo a zvlášť mimoúrovňové križovatky svojimi líniami zmenia vizuálny ráz krajiny. Občania vo svojich stanoviskách vyjadrovali pocity úzkosti a obavy z blízkosti telesa diaľnice a nezvyk na nové prostredie, ktoré svojou prítomnosťou diaľničné teleso pozmení. Napr. v km 11,8 - 12,0, kde trasa čiastočne premošťuje obytnú plochu, ktorá sa z psychologického pohľadu takmer do úplnej izolácie. Obdobne je to aj v ďalších úsekoch.

Vplyv na chránené územia a ochranné pásma , vplyv na územný systém ekologickej stability.

V území boli identifikované viaceré strety vedenia diaľnice s chránenými územiami, resp. ich ochrannými pásmami. Všetky tieto lokality sú výstavbou diaľnice priamo ohrozené, až likvidované. Počas prevádzky bude trvalé zaťaženie okolitej krajiny hlukom, imísiami a bude pôsobiť bariérový efekt.

Uvedené predpoklady negatívneho pôsobenia diaľnice na jednotlivé časti prírodného prostredia sú veľmi pravdepodobné až isté, nakoľko takýto stav nastáva v km 12, 000, kde je tento úsek diaľnice v súčasnosti vo výstavbe takým nevhodným spôsobom, že tu pôsobí silný bariérový efekt najmä v terestrických migráciách (ponechanie veľmi malých brehových podchodných priestorov).

Diaľnica v km 9,600 - 12,000 vedie územím CHKO Kysuce, kde sa predpokladá silný vplyv emisnej a hlukovej záťaže územia, vplyv bariérového efektu (najmä na geneticky podmienené migrácie obojživelníkov).

V podstate na celej sledovanej trase sú navrhované maloplošné chránené územia, ktoré sú výstavbou diaľnice výrazne ohrozené. V rámci environmentálneho plánu výstavby je preto potrebné navrhnuť spôsob ich ochrany.

Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme -

Hodnotením trasy diaľnice z hľadiska zmysluplného využitia zeme boli identifikované niektoré nevýhody trasovania diaľnice a to: navrhované varianty v k.ú. Čadca neriešia dopravnú situáciu centra Čadce, spôsobujú veľké množstvo asanovaných objektov, bariérový efekt, záber lokalít na úkor budúceho priemyselného závodu v Čadci. Výstavba diaľnice ovplyvní využitie územia v jej okolí a bude si vyžadovať zmeny v dopravnom systéme dotknutých častí obcí.

Teleso diaľnice rozdelí poľnohospodárske hony na časti, čo spôsobí zvýšenie nákladov na prístup techniky, alebo úplné prevedenie ornej pôdy o malej rozlohe na trávnaté porasty. V súvislosti s trvalou prevádzkou sa predpokladá kontaminácia úzkych pásov poľnohospodárskej pôdy pozdĺž diaľnice výfukovými škodlivinami. Tento vplyv bude rozložený medzi diaľničnú dopravu a zvyškovú dopravu, čím sa pás kontaminácie ešte zvýši.

Pozitívny vplyv bude mať diaľnica na zrýchlenie prepravy tovarov, zvlášť neúdržných potravín.

Žiadny z hodnotených predpokladaných negatívnych vplyvov súvisiacich alebo vyplývajúcich z realizácie zámeru nepresahuje štátne hranice Slovenskej republiky. Sú tu však nadväznosti ako napr. iná trieda komunikácie (na SR diaľnica, na Poľskej strane a na Českej strane rýchlostná komunikácia).

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

Zvlášť bol v správe o hodnotení variant „I“ a v niektorých ukazovateľoch aj variant „X“ - predstavujúci odklon trasy smerom od obce Čierne. Porovnanie trás diaľnice vo variante „X“ a variante „I“ je prezentovaný v týchto ukazovateľoch: dopravno-inžinierske podklady, orientačné vyčíslenie stavebných nákladov, nároky na poľnohospodársky fond, inžiniersko-geologické podmienky, klimatické podmienky, hlukové pomery, imisné pomery. Okrem toho boli varianty „I“ a „X“ porovnané expertným posudkom rizikovej analýzy - miera potencionálneho rizika. Autori správy o hodnotení porovnali a vyhodnotili varianty podľa vybraných ukazovateľov (dopravno-prevádzkových a ekonomických, vplyvov na životné a prírodné prostredie a krajinu), podľa výberu „výhodnosti a nevýhodnosti“. Výhody variantu „I“ sa ukázali v technicko - dopravných ukazovateľoch, variant „X“ je prijateľnejší z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vplyv na obyvateľstvo a v inžiniersko - geologických podmienkach.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledku celého procesu posudzovania, správy o hodnotení, došlých stanovísk, záznamu z verejného prerokovania a posudku

sa odporúča

realizácia navrhovanej trasy diaľnice D18 v úseku Kysucké Nové Mesto – Skalité za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3.

Navrhovaná trasa z hľadiska dopravného rieši problém zvyšovania intenzity dopravy v kysuckom regióne

Trasa, ktorá je situovaná vo veľmi zložitom území Kysúc z hľadiska horninového prostredia, členitosti terénu, typu osídlenia (osady), prírodných a klimatických podmienok, predstavuje kompromis technického a environmentálneho riešenia.

Podľa prognózy vývoja premávky by sa v podmienkach nulového variantu vyvinula neúnosná situácia hlavne v smere na ČR, so značnými dopadmi na životné prostredie a to predovšetkým na obyvateľov. Priamym dopadom zvýšenia intenzity dopravy by bolo zvýšené riziko nehodovosti, zvyšovanie hlukovej a imisnej expozície obyvateľstva a s tým spojené celkové zhoršenie pohody a kvality života a v neposlednom rade i neustále vynakladanie finančných prostriedkov na dočasné riešenia nevyhovujúcej dopravnej situácie.

2. Odporúčaný variant

Z dôvodov uvedených v bode V/1, sa diaľnica Kysucké Nové Mesto - Skalité

odporúča:

- A) v km 0,00 - 16,00 a v km 19,00 - 24,50 podľa variantu hodnoteného v správe o hodnotení,**
- B) pre variantný úsek v km 16,00 -19,00 (Čadca) je možný výber prijateľného variantu (červený, modrý a zelený) až na základe rokovania a dohody medzi navrhovateľom a zástupcami mesta Čadca, s návrhom kompenzačných a eliminačných opatrení,**
- C) pre variantný úsek v km 24,50 - 33,43 (Čierne - Skalité) bude diaľnica vedená podľa variantu „X“, alebo jeho vhodnej a pre dotknutú obec prijateľnej modifikácie s tým, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie sa vykoná podrobnejšie hodnotenie technických a environmentálnych aspektov s návrhom kompenzačných a eliminačných opatrení.**

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z výsledkov environmentálneho hodnotenia, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho orgánu, záznamov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od jednotlivých občanov a občianskych iniciatív, príslušného orgánu a posudku vyplynuli návrhy opatrení a kompenzácií, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy a realizácie stavby v úseku Kysucké Nové Mesto - Skalité. Jedná sa o tieto opatrenia:

a/ opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy

1. do dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len DÚR) zapracovať riešenie na vybudovanie **protihlukových stien** na základe novovpracovanej podrobnej hlukovej štúdie, konkretizovať parametre technického a dizajnerskeho riešenia protihlukových bariér a spôsobu zabezpečenia jej funkčnosti v navrhovanom riešení počas dlhoročnej prevádzky,
2. v stupni dokumentácie pre stavebné povolenie (ďalej len DSP) preveriť hladinu hluku v obytných domoch v tesnej blízkosti vedenia diaľnice hlukovou štúdiou, ktorá kumulatívnym spôsobom vyhodnotí celkový predpokladaný hluk v konkrétnej dotknutej lokalite v denných i nočných hodinách.
Túto prerokovať s príslušným št. hygienikom a na základe výsledku rokovania riešiť i prípadné doplnkové protihlukové opatrenia,
3. v stupni DSP je potrebné vypracovať návrh **projektu dopravy počas výstavby** v dotknutých častiach obcí a prerokovať ho so zástupcami obcí. Projekt dopravy by sa mal zaoberať tak riešením presmerovania dopravy počas výstavby, ako aj trasami stavebnej techniky a určením doby pracovného pokoja,
4. v stupni DÚR riešiť umiestnenie **stavebných dvorov**, ktoré je potrebné umiestňovať mimo citlivých území a návrh umiestnenia prerokovať so zástupcami obcí,
5. v stupni DÚR riešiť všetky vplyvy diaľnice na vodný režim dotknutých **vodných tokov, zdrojov pitnej vody a podzemnej vody**,
6. v stupni DÚR riešiť podchod pre migráciu živočíšstva identifikovaného v správe o hodnotení a v došlých stanoviskách (najmä lokality Dunajov, Drozdový potok, Prašivý potok),
7. v ďalších stupňoch dokumentácie rozpracovať postupy revitalizácie dotknutého územia výstavbou diaľnice,
8. v stupni DSP riešiť problematiku ukladania výkopovej zeminy,
9. v stupni DÚR riešiť prístupy na všetky pozemky, rozdelené diaľnicou,
10. pred realizáciou vypracovať „Environmentálny plán výstavby“.

b/ ďalšie opatrenia

1. v prípade preukázania monitoringom nadlimitné hodnoty hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné prijať účinné opatrenia,
2. je potrebné samostatne sa venovať problematike stability svahov pri zakladaní,

3. v celej dĺžke diaľnice túto odkanalizovať uzavretým tesneným potrubím s odvedením splachových vôd tak, aby sa zamedzilo odtoku nebezpečných látok do pôdy,
4. osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce vodný režim v dotknutom území (environmentálny plán riadenia),
5. vykonať hydrogeologický prieskum zameraný, okrem iného, aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia počas výstavby a prevádzky,
6. vypracovať projekt rekultivácie dočasne zabratých plôch pôdy a zabezpečiť jeho realizovanie,
7. zabezpečiť spevnenie a odkanalizovanie plôch stavebných dvorov zabezpečujúcich základný servis stavebných mechanizmov a čerpanie pohonných látok v súlade s platnými predpismi,
8. zabezpečiť vhodné trasy pre prepravu zeminy zo zemníkov a na miesta skládok vyťaženého materiálu tak, aby sa minimalizovalo nadmerné zaťaženie obytného územia, mimostaveniskovú dopravu viesť tak, aby pravidelne nedochádzalo k nadmernej záťaži hlukom a exhalátmi v dotknutej zóne, pravidelne čistiť a udržiavať miestne komunikácie využívané počas výstavby,
9. vypracovať časový harmonogram výstavby tak, aby bolo minimálne zaťaženie prostredia v exponovaných hodinách a tento odsúhlasiť so zástupcami dotknutých obcí,
10. zabezpečiť stavenisko tak, aby sa zamedzilo vzniku prašných emisií zo skladovania prašných látok, stavebnej činnosti a prepravy materiálov a zariadenia, v ktorých sa manipuluje s prašnými látkami, zariadenia v ktorých sa manipuluje s prašnými látkami zakryť, kropiť a pod.,
11. v spolupráci s príslušným OÚ ŽP vylúčiť vo významných lokalitách mimo diaľnice stavebné zásahy, s nutnosťou oplotenia týchto lokalít,
12. v miestach migračných ťahov, resp. biokoridorov, kde budú podchody pre migráciu živočíšstva navrhnuť projekt vegetačných úprav formou maskovacej a navádzacej zelene s trofickou funkciou (vytváranie ohryzových plôch), so správne rozmiestnenými krmidlami a soľníkmi. Projekt prerokovať s príslušným Okresným úradom OŽP a následne zrealizovať,
13. zabezpečiť bezpečnú manipuláciu s ropnými látkami a stavebnými materiálmi a vykonávať pravidelnú kontrolu technického stavu mechanizačných prostriedkov, ktoré musia vyhovovať predpisom o prípustných výfukových emisiách,
14. vypracovať projekt vegetačných úprav po ukončení výstavby diaľnice a tento prerokovať so zástupcami dotknutých obcí a s príslušným Okresným úradom OŽP a na základe odsúhlaseného projektu zabezpečiť náhradnú výsadbu drevín a krovitej zelene,
15. výrub nelesnej drevinej vegetácie, jeho rozsah, manipuláciu s vyťaženým drevným materiálom organizovať v koordinácii s príslušným Okresným úradom OŽP,
16. zabezpečiť ochranné opatrenia (oplotenie) proti prípadnému vyvážaniu odpadov na skládku stavebného materiálu a výkopovej zeminy inými subjektami,

- 17.v spolupráci s príslušným št. hygienikom riešiť minimalizáciu nadmernej prašnosti počas stavebných prác najmä v okolí bytovej zástavby, zvýšenú prašnosť počas stavebných prác je potrebné eliminovať alebo zmierniť skrúpaním staveniska,
- 18.na vlastnú ťažbu zeminy vykonať posúdenie z hľadiska jej vplyvu na životné prostredie, pokiaľ objekt presiahne kapacitu 100 000 m³ (podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z.),
- 19.za zlikvidovanú stromovú a krovitú zeleň rastúcu mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu,
- 20.Drozdov potok, Prašivý potok v k.ú. Krásno nad Kysucou riešiť ako podchod vo výške cca 2,6 m pre väčšie živočíchy. Ostatné premostenia dimenzovať aspoň na parametre pre menšie semiterestrické živočíchy,
- 21.oplotiť genofondové plochy počas výstavby (Jozefíkov, Breziny, Pod Oščadnicou, Markov potok, Šlahorov potok, Moravcovci),
- 22.vylúčiť depóniu v lokalite Moravcovci pre výskyt mokrade a rašeliniska, nerealizovať uloženie 25 000 m³ vyťaženého materiálu z tunelu Horelica v doline potoka Čadečka,
- 23.v súvislosti so stavbou D18 riešiť prechod pre peších v profile mosta do Ochodnice ponad Kysucu (terajší most) do železničnej stanice Ochodnica, vzhľadom na túto pripomienku umiestniť polohu "malého parkoviska". Prístup k prechodu pre peších situovať na južnú stranu,
24. riešiť spoločné odvodnenie v telese cesty I/11 a D18 ako ochranu pri rozvodnení rieky Lodňanky pri Ochodnici,
25. podrobnejšie riešiť smerové a výškové riešenia napojenia cesty III/01161 do Dunajova z hľadiska zachovania lokality mokradného charakteru,
- 26.riešiť úpravu tokov s uprednostnením zachovania štrkovej vrstvy dna toku a zachovania brehových porastov toku. Vylúčiť úpravy Šlahorového potoka s predpokladom odsunu trasy diaľnice,
- 27.v domoch v Krásnom nad Kysucou, ktoré môžu byť ovplyvnené kumulovanými vibráciami z cesty I/11 a diaľnice navrhnuť účinné protivibračné opatrenia.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa §18 zákona.

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s MDPT SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku. Ministerstvo dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom.

V úseku Kysucké Nové Mesto - Svrčinovec boli identifikované tak pozitívne, ako aj negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré však nie sú takej závažnosti, aby vylučovali navrhovanú stavbu z jej realizácie. Vhodnými eliminačnými opatreniami a citlivým prístupom počas výstavby je možné stavbu realizovať v súlade s požiadavkami na prijateľnosť pre životné

prostredie. Ostanú však bodové lokality, na ktoré bude negatívny vplyv trvalý a nezmierniteľný.

Už počas vypracovania správy o hodnotení a najmä v rámci jej pripomienkovania sa vyskytli požiadavky občanov v úseku od Svrčinovca po Skalité na zásadne inú polohu diaľnice (variant „X“), príp. vedenie diaľnice cez Oščadnicu. Taktiež boli negatívne stanoviská občanov v Čadci, nakoľko v závislosti od výberu variantu dôjde k rôznemu počtu demolácií obydľí.

Občania svoj zásadný nesúhlas vyjadrovali formou petícií, sťažností, stanoviskami a na verejných prerokovaniach.

I keď z hľadiska technicko - ekonomického by trasa diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Svrčinovec - Skalité mohla byť podmienene realizovateľná, z dôvodu len čiastočného poznania všetkých kladných a záporných vplyvov a taktiež zásadného negatívneho postoja obyvateľstva v úseku Svrčinovec - Čierne - Skalité, sa nedá vedenie navrhovanej trasy diaľnice vo variante „I“ považovať v tomto úseku za súčasného poznania za vhodné. Odporúča sa preto v koridore Svrčinovec - Čierne - Skalité variant „X“ a jeho podrobnejšie zhodnotenie, príp. jeho modifikácia.

Taktiež sa odporučilo podrobnejšie preskúmanie variantov, vedúcich cez Čadcu nakoľko ide o zásah do majetkových vzťahov občanov a o celkové riešenie dopravnej situácie v Čadci.

Realizácia líniovej stavby charakteru diaľnice objektívne súvisí s nezvratnými zásahmi do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných negatívnych vplyvov z výstavby a z prevádzky diaľnice v posudzovanom úseku, a zabezpečiť tak prijateľnosť stavby v posudzovanom území.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Program monitorovania od začatia stavby, v priebehu výstavby a počas činnosti

Predmet monitorovania v riešenom úseku diaľnice by mal byť spracovaný v projekte monitoringu a mal by byť zameraný najmä na:

- sledovanie vplyvov na horninové prostredie - stabilita a erózia svahov,
- sledovanie vplyvov na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemných vôd,
- sledovanie hlukových pomerov predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu diaľnice na obyvateľstvo počas výstavby a prevádzky diaľnice,
- sledovanie seizmických účinkov na okolitú zástavbu,
- pred výstavbou diaľnice realizovať inventarizáciu skutkového stavu objektov v blízkosti staveniska.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

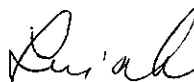
- kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu a to v termíne danom povoľujúcim orgánom, neskôr v intervaloch daných výsledkami prvého monitoringu.

Iné

Navrhovateľ je v zmysle § 36 ods. 3 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. povinný v prípade, ak sa zistí monitoringom, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú horšie, než boli uvedené v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení, na čo odporúčame povoľujúcemu orgánu upozorniť navrhovateľa v rámci podmienok stanovených v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

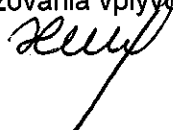
1. Meno spracovateľa záverečného stanoviska,
Ministerstvo životného prostredia SR,
Ing. Milan Luciak



Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
odbor cestného hospodárstva,
Ing. Gejza Végh, riaditeľ odboru



2. Potvrdenie správnosti údajov
Ministerstvo životného prostredia, odbor posudzovania vplyvov
Ing. Viera Hušková, riaditeľka odboru



3. Dátum vydania záverečného stanoviska:
3.11.2000

**MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR**
nám. Ľudovíta Štúra 1
812 35 BRATISLAVA
- 14 -