

Diaľnice – súčasť životného prostredia

D. Pyszková: Motorways – a Component of the Environment. Život. Prostr., Vol. 31, No. 1, 26–30, 1997.

The conception of motorways building in the Slovak Republic was ratified before Law 127/94 Code of Laws EIA. The process of EIA is the first phase in the investment activity. Motorways are evaluated in a complex way, i. e. the impact on the environment, social influences and land exploitation, traffic relations, technico-economical aspects. The process of EIA has 2 stages: "purpose" on the basis of a technical study and "report", the basis of which is a technical study or documentation for territorial decision. It is convenient to propose the resulting route after the first stage (of purpose) in the "extent of decision". It is possible to elaborate the report together with the documentation for territorial decision and after the proclamation of the final view it is possible to proclaim territorial decision if it is established "in the extent of decision" to evaluate more variants (except of the zero one), the final route will be given only in the final decision. This means, that it is possible to elaborate the documentation for territorial decision (a base for territorial decision) after this date – i. e. the extension of preparation works by a year. After the process of EIA the motorway route is in the area stabilized by elaboration into territorial-planning documentation. The majority of inhabitants positively accept the motorway building positively, but preferably on someone else's plot.

Diaľnice sa stali u nás v 70. rokoch novým fenoménom v doprave, dnes predstavujú samozrejmy a perspektívny typ komunikácií. Poloha základnej diaľničnej siete je v SR stabilizovaná prakticky 30 rokov a sleduje hlavné dopravné smery prechádzajúce najhustejšie osídlenými oblasťami, spájajúce hospodársky, historicky, dopravné a inak významné centrá, ktoré vznikli väčšinou prirodzeným vývojom už v minulosti.

Diaľnice sa v prvom rade budujú, tak ako v každej inej krajine, pre uspokojovanie potrieb vnútroštátnej dopravy, po sprevádzkovaní ucelených ťahov sa stávajú atraktívnymi i pre medzinárodnú tranzitnú alebo zdrojovo-cieľovú dopravu. To boli aj základné hľadiská, spolu s medzinárodnými dohodami a zmluvami, na zostavenie postupnosti výstavby diaľničných úsekov v SR.

Diaľničnú sieť SR predstavujú tieto ťahy:

D 1: štátna hranica ČR/SR – Trenčín – Žilina – Lip-

tovský Mikuláš – Prešov – Košice – štátna hranica SR/ Ukrajina

D 2: štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – štátna hranica SR/Maďarsko

D 18: Žilina – Kysucké Nové Mesto – štátna hranica SR/ Poľsko

D 61: štátna hranica Rakúsko/SR – Bratislava – Trnava – Trenčín

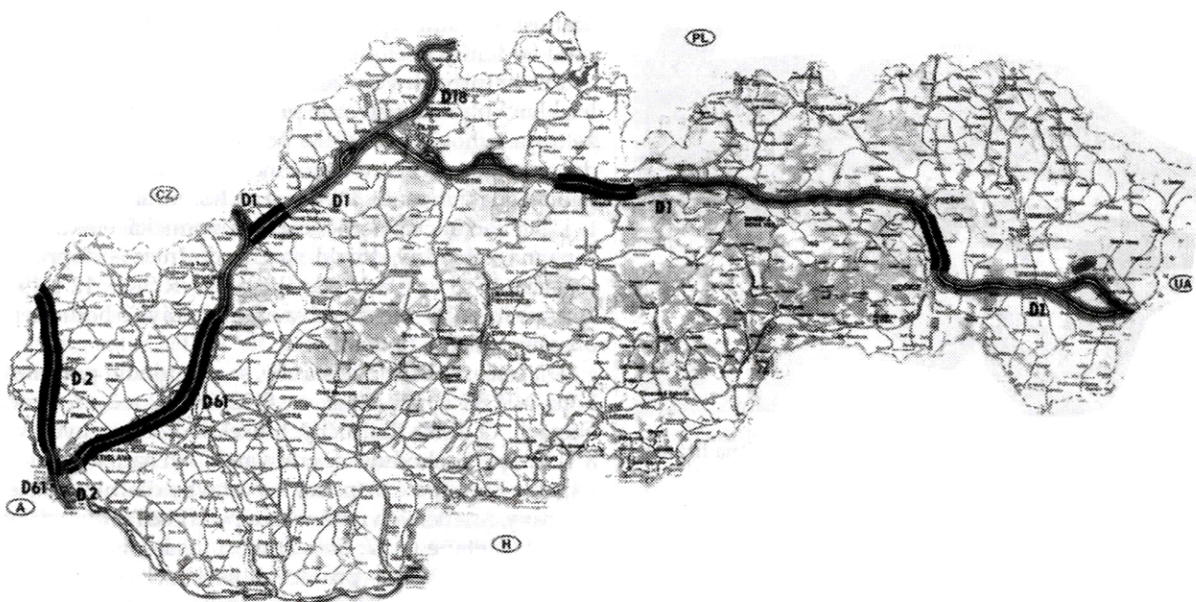
Všetky diaľničné ťahy SR sú súčasťou hlavných európskych koridorov, čo bolo potvrdené na II. paneurópskej konferencii na Kréte r. 1994:

koridor IV: Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť – Istanbul (D 2)

Va: Bratislava – Žilina – Košice – Ukrajina (D 61, D 1)

VI: Gdaňsk – Katovice – Žilina (D 18)

Po vzniku samostatnej SR vznikla r. 1993 potreba prehodnotiť rozsah a časový postup výstavby diaľnic s ohľadom na zmenu dopravných vzťahov a nových priorit, a požiadavka ukončiť výstavbu diaľnic do r.



Diaľničná a medzinárodná cestná sieť

2005. Vo februári 1996 schválila vláda SR (uznesením č. 169) *Komplexný projekt prípravy a realizácie výstavby diaľnic v SR*, kde sú okrem časového harmonogramu uvedené najmä možnosti zabezpečenia dodávateľských kapacít projektových a stavebných firiem.

• **Priority výstavby diaľnic** boli stanovené na základe viacerých materiálov preukazujúcich potrebu budovania infraštruktúry ako jednej z nosných podmienok

rozvoja hospodárstva SR. Slovenská správa ciest (SSC) každý rok v stanovených intervaloch a rozsahu robí sčítanie dopravy na diaľniciach v prevádzke. Po určitom poklese intenzity r. 1991–1992 zaznamenáva každý rok nárast a tento trend neustále stúpa. Priemerný koeficient nárastu v období 1985–1990 bol 22 %. Okrem toho sa každých 5 rokov vykonáva celoštátne sčítanie dopravy na cestách I. a II. triedy, posledné bolo r. 1995.

Tab. 1. Diaľničné fahy v SR

Diaľnica	Celková dĺžka [km]	Z toho	
		v prevádzke	v realizácii
D 1 Hybe – Važec			10,6
D 1 Behárovce – Branisko (tunel)			8,7
D 1 Behárovce – Široké			3,0
D 1 Nemšová – Ladce			16,6
D 1	384	61	38,9
D 2/61 Bratislava, Viedenská cesta – štátna hranica			17,4
D 2	80	62	17,4
D 18 Čadca - juh			4,6
D 18	61	–	4,6
D 61	130	92	15,1
Spolu	655	215	76,0

V príprave je 364 km úsekov diaľnic



Diaľnica D 2/D 61 v úseku Viedenská cesta – štátna hranica SR/MR, SR/Rakúsko

V koridoroch budúcich diaľnic narástla doprava na cestách od r. 1990 priemerne až o 49 %, čo potvrdzuje oprávnenosť, resp. nevyhnutnosť dobudovania diaľnic v SR. Diaľnice preberajú 60–90 % dopravy z jestvujúcich komunikácií.

• **Prvou fázou v príprave diaľnic** je výber a stabilizácia jej trasy v území. Je to náročná činnosť, pretože líniové stavby (diaľnice) prechádzajú rozsiahlym územím, kde sa stretáva množstvo protichodných záujmov. Výsledkom musí byť nevyhnutne kompromis. Od r. 1994 vstúpil do platnosti zákon NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov činností na životné prostredie, ktorý sa stal jedným z nosných právnych predpisov pre investičnú činnosť. Z neho vyplýva po-

Diaľnica D 61 v úseku Piešťany – Horná Streda



vinnosť posúdiť vplyv diaľnic na životné prostredie pred vydaním územného rozhodnutia stavby.

Pri diaľniciach a cestách sa nedajú posudzovať oddelene len vplyvy na životné prostredie (mohlo by sa stať, že trasa vyhoví z hľadiska ochrany životného prostredia, ale dopravne nevyhovuje, resp. technicky aj finančne je neúnosná). Diaľnice sa hodnotia komplexne, t. j. ich technická náročnosť, ekonomická efektívnosť a najmä základný dôvod stavby diaľnice – dopravná situácia. Je to v súlade so zákonom NR SR č. 127/1994 Z. z., príloha č. 3, ktorá udáva obsah Správy o hodnotení, obsahuje všetky tieto oblasti.

Diaľnice, ako líniové stavby, sa posudzujú podľa zákona NR SR č. 127/94 Z. z., § 22, ods. 2 a 3 vo dvoch etapách. O dĺžke diaľničných úsekov hodnotených v I. a II. etape rozhoduje navrhovateľ. Vychádza pri tom najmä z koncepcie prípravy a výstavby diaľnic, potrieb dopravy, finančných možností a pod. Podľa tohto zákona sa v **I. etape** (§ 22, ods. 2) tvorí východisková environmentálna štúdia pre "celý úsek" obsahujúca variantné riešenie, výsledkom je výber koridoru trasy. V **II. etape** (§ 22, ods. 3) sa spravidla posudzuje technicky, dopravne alebo inak ucelený úsek líniovej stavby, pričom sa vychádza z koridoru určeného po I. etape.

Koncepcia rozvoja a základné koridory (fahy) diaľnic boli schválené ešte pred tým, ako nadobudol platnosť zákon NR SR č. 127/94 Z. z. Preto sa pripravuje po viacerých konzultáciách s MŽP SR, MDPT SR a ďalšími odborníkmi a po vysvetlení si základných pojmov (fah, úsek atď.) schválená sieť diaľnic v zmysle § 22 ods. 3 tohto zákona. Ustanovenia zákona sa striktnie dodržiajú, vypracúvajú sa "zámery" vo viacerých variantoch a "správy" pre ucelené úseky. Ucelený úsek nie je totožný s celým diaľničným fahom. Environmentálne štúdie pre príliš dlhé úseky strácajú prehľadnosť, nachádza sa tam veľa dotknutých obcí a orgánov, v zákonom stanovených termínoch treba zorganizovať viac verejných prerokovaní.

Príprava a výstavba diaľnice je niekoľkoročný proces, ktorého jednotlivé etapy sa musia striktnie riadiť niekoľkými desiatkami zákonov, technických a právnych noriem. Celý investičný proces má svoju postupnosť a nie je možné jeho jednotlivé kroky zamieňať. Základným podkladom investičnej činnosti sú rôzne stupne technickej dokumentácie, najmä technické štúdie (TŠ), dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) a dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP).

Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie predstavuje prvú dôležitú, i keď čiastkovú, etapu prípravy. Základom kvalitného zhodnotenia všetkých predpokladaných vplyvov diaľnice na životné prostredie je úroveň technického riešenia. Pre východiskovú štúdiu a zámer je podkladom TŠ, pre správu o hodnote-

ní TŠ alebo DÚR. TŠ sa vypracúva na základe mapových podkladov a povrchovej geológie. V rámci DÚR sa vykonáva zameranie terénu, podrobný terénny hydrogeologický prieskum, začína majetkoprávne vysporiadanie atď. Je výhodné, ak sa správa vypracúva súčasne s DÚR, kedy možno uplatniť priebežné výsledky oboch dokumentácií a zároveň sa príprava diaľnic urýchli. DÚR sa vždy vypracúva pre jednu výslednú trasu diaľnice.

Výsledkom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. je záverečné stanovisko, vydané MŽP SR, vypracované v súčinnosti s MDPT SR, ktoré odporúča optimálny variant trasy, resp. úseku. Tu je určitý nedostatok v legislatíve, pretože i keď nie je záverečné stanovisko záväzné, v súčasnosti je zákon NR SR č. 127/1994 Z. z. jediný určujúci trasu diaľnice. Až po takto stanovenej výslednej trase možno začať prípravu DÚR. Stále je tu však riziko, že orgán, ktorý ho bude vydávať, nepovolí túto trasu, pretože podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. na záverečné stanovisko len „*musí prihliadať*“.

Pritom tu ide, okrem časových strát, aj o nemalé finančné čiastky; cena za vypracovanie DÚR vrátane potrebných prieskumov, zamerania územia a pod., predstavuje sumu ca 10–30 mil. Sk.

Vzhľadom na nezáväznosť záverečného stanoviska je dôležité zapracovanie trasy diaľnice (po procese posudzovania vplyvov), resp. po I. etape, ak je už určená jedna trasa, do územnoplánovacích dokumentácií, najmä veľkých územných celkov, čím sa poloha diaľnice stane záväznou pre všetky dotknuté subjekty.

Pri výbere **optimálnej trasy** sa môže použiť viacero spôsobov hodnotenia, vhodné je **multikriteriálne**. Pre každý posudzovaný úsek diaľnice sa zvolia charakteristické kritériá hodnotenia, ktoré môžeme rozdeliť do 4 základných okruhov:

- **Dopravné kritériá:** dopravná bezpečnosť – stupeň nehodovosti úsekov a križovatiek, dopravné napojenie regiónu – možnosť prepojenia významných centier a lokalít územia, atraktívnosť z pohľadu užívateľa – cestovná rýchlosť, časová dostupnosť vzdialených cieľov, ekonómia dopravy – spotreba času, spotreba pohonných hmôt, najazdené vozokilometre.

- **Vplyvy na prírodné prostredie:** geologické pomery – zväzlivé územia, tektonické zlomy, erózie a pod., krajina – pôda, pôdny a lesný fond, chránené územia a ochranné pásma, súlad s koncepciou ochrany životného prostredia, podzemná a povrchová voda – zdroje pitnej vody, minerálne pramene, výška hladiny podzemných vôd, regulácie tokov, ochranné pásma a pod., fauna a flóra – ovplyvnenie ekosystémov, výskyt chránených druhov, migračné koridory.

- **Sociálne vplyvy a využitie územia:** sídla – demolácie, zásah do sociálneho prostredia, deliaci účinky



Protihluková stena obce Zamarovce, materiál „Durisol“

a pod., hluk – vplyv na obyvateľstvo sídla a aglomerácie, znečistenie ovzdušia – emisie a ich dosah na obytné zóny, rozvoj územia – hospodárstvo, cestovný ruch, kultúra, zamestnanosť, rozvoj infraštruktúry a pod.

- **Technicko-ekonomické kritériá:** harmónia trasy s krajinou – smerové a výškové vedenie trasy, technická náročnosť stavby – množstvo veľkých objektov na trase a vyvolaných investícií, z toho vyplývajúca doba výstavby, celkové náklady stavby investičné aj neinvestičné – stavebné, výkupy pozemkov, vyňatia z poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného fondu, náhrady, rekultivácie, projektové práce, prieskumy, náklady na kompenzačné opatrenia a pod., náklady na prevádzku, údržbu a opravy diaľnice.

Pri vydávaní záverečného stanoviska je dôležité primeranou mierou zohľadňovať stanoviská odborníkov z oblasti dopravy, prípravy a realizácie stavieb, prírodných vied, orgánov štátnej správy a názory verejnosti.

Diaľnice sa vždy hodnotia pre štádium výstavby a štádium prevádzky. Pri štádiu výstavby ide väčšinou o vplyvy krátkodobé a pomerne jednoznačne riešiteľné,

Vegetačné úpravy na diaľničnom úseku pri obchvate Trenčína



napr. zriaďovanie stavebných dvorov, skládok, parkovísk, mechanizmov na spevnených plochách (ochrana proti prípadnému úniku škodlivín), oplotenie staveniska, výrub stromov len v mimovegetačnom období, prístupové cesty na stavbu dohodnúť s príslušnými obcami, čistiť používané verejné komunikácie a pod.

Ďalej sa hodnotí stav prevádzky diaľnice – zakomponovanie do územia (vhodný smer a výška vedenia, čo zároveň umožňuje plynulú jazdu, a tým prirodzené znížovanie emisií z dopravy), vplyvy na hydrogeologické pomery, klímu, flóru, faunu, obyvateľstvo, dopravu a pod. (*Poznámka recenzenta*: Obe štádiá – výstavba i prevádzka – prinášajú aj množstvo dlhodobých vplyvov, z ktorých mnohé sú nevratnej povahy. Píše o tom J. Drdoš v článku na s. 17–21.)

Okrem pozitívneho pôsobenia diaľnice, t. j. zrýchlenie dopravy, zníženia nehodovosti, odvedenia tranzitnej, najmä ťažkej dopravy, väčšinou mimo obcí, a tým zlepšenia životného prostredia ich obyvateľov, predstavuje diaľnica predsa len nový cudzí prvok v území, možno ho však viac-menej účinne zmierniť, resp. eliminovať. Používa sa na to kanalizačný systém (na cestách I. a II. triedy obvykle nie je), výsadba vhodných druhov vegetácie na zachytávanie emisií listami a nečistôt v pôde koreňmi, rôzne typy protihlukových bariér, úpravy podlažia, izolácie, textílie a pod. voči prieniku škodlivín do pôdy, zloženie vozovky ovplyvňujúce hlučnosť dopravy, oplotenie, zvodidlá, ktoré môžu zabrániť rozšíreniu prípadných havárií mimo vozovky, vypracovanie havarijných plánov pre štádium výstavby a prevádzky, plány odpadového hospodárstva, ktoré riešia nakladanie s odpadmi (spaľovanie, biochemické úpravy, skladovanie, recyklácia), obmedzovanie používania posypových solí počas zimnej údržby, resp. ich vylúčenie v chránených územiach, minimalizácia záberov pôdy a pod.

Slovenská správa ciest má vypracované technicko-kvalitatívne podmienky (podobný postup ako v iných krajinách), ktoré dodávateľ stavby (vybraný súťažou) musí dodržať pri výbere technológií a materiálov, a v ktorých sú zakomponované i požiadavky na ochranu životného prostredia. Už r. 1992 po vydaní zákona č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí začalo Riaditeľstvo diaľnic (dnes Slovenská správa ciest) úzko spolupracovať s MŽP SR (vtedy SKŽP) a pred r. 1994 bolo pripravených niekoľko environmentálnych štúdií.

Doteraz bolo vypracovaných 16 "zámerov" (resp. VEŠ) a 16 "správ", vydaných je 8 záverečných stanovísk, proces hodnotenia vplyvov v súčasnosti prebieha na všetkých diaľničných úsekoch, okrem stavieb D 61 Bratislava, Viedenská cesta – Prístavný most a D 1 štátne hranice ČR/SR – Trenčín. Tu sa vypracuje "zámer" r. 1997, resp. pre D 1 po uzatvorení medzinárodnej dohody s ČR.

V rokoch 1995–1996 prebehlo 80 verejných prerokovaní správ o hodnotení vplyvov diaľnic na životné prostredie. Vo väčšine obcí bola účasť občanov pomerne vysoká a takisto záujem o výstavbu diaľnic bol značný. Všeobecne možno konštatovať, že program dobudovania diaľnic v SR obyvatelia dotknutého územia prijímajú a podporujú a prevažujú racionálne názory na pôsobenie diaľnice (prevažne pozitívnych vplyvov): ojedinele sa vyskytli i nepriateľsky až agresívne ladené "diskusie".

Doterajšie skúsenosti možno zosumarizovať:

- Mnohým účastníkom procesu posudzovania vplyvov nie je zrejmý postup prípravy a realizácie investícií a žiadajú v tejto fáze podrobné technické riešenia, ktoré môžu byť definované v zmysle platných predpisov (stavebný zákon, STN, cestný zákon, zákon o vodách, o ochrane pôdohospodárskeho pôdneho fondu a lesného fondu atď.) až v ďalších stupňoch projektov, po vydaní územného, resp. stavebného povolenia. Proces posudzovania vplyvov musí byť ukončený záverečným stanoviskom pred vydaním územného rozhodnutia o umiestnení stavby, do ktorého premietne stavebný úrad podmienky stanovené v záverečnom stanovisku.

- Nezáväznosť záverečného stanoviska – rieši sa zapracovanie výsledku procesu posudzovania do územnoplánovacej dokumentácie veľkých územných celkov, resp., účelovej urbanistickej štúdie. Zatiaľ boli takto definované dva úseky.

- Nedostatok podkladov o území. Orgány štátnej správy nie sú vždy ochotné poskytovať údaje, čo by mala byť ich povinnosť (dokonca ani za úhradu).

- Rôzne postoje verejnosti, vrátane publikovania v tlači, niekedy stavajúce investora a projektanta do role nepriateľov.

- Dôležitosť zloženia odborných tímov, ktoré vypracúvajú environmentálne štúdie. Zo skúseností vyplýva, že v kolektíve spracovateľov nevyhnutne musia byť technici – dopravní a stavební inžinieri, ktorí zabezpečia prepojenie hodnotenia vplyvov na životné prostredie s technickým riešením.

- Je prekvapujúce, že vo väčšine prípadov verejnosť, miestna samospráva a, čo sa nám zdá zarážajúce, aj orgány štátnej správy, prisudzujú malú dôležitosť finančným nákladom na stavbu, pričom tu ide o miliardové sumy. Náklady na jednotlivé varianty trasy sa líšia od niekoľkostomiliónov do niekoľkých miliárd. Zdá sa, že málo účastníkov procesu posudzovania si uvedomuje, že diaľnice a cesty sú financované z verejných prostriedkov, teda z daní nás všetkých. S ľahkosťou sa v stanoviskách obcí, orgánov štátnej správy i odborných inštitúcií žiadajú tunely, estakády, predĺžovanie trás. Tunely a veľké mosty sú najnáročnejšie (teda aj najdrahšie) inžinierske diela, navrhujú sa tam, kde sa už vyčerpali iné možnosti.