

RNDr. Anton Auxt, Komenského 39, 974 01 Banská Bystrica

P O S U D O K

na

SPRÁVU O HODNOTENÍ

DIAĽNICA D 1
SVEREPEC - VIŠŇOVÉ

Banská Bystrica, december 1996

Správa o hodnotení : DIALNICA D 1
v úseku Sverepec - Hričovské Podhradie

Navrhovateľ : SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, Továrenská 7,
Bratislava

Spracovateľ : PEDOHYG - RNDr. Anton Mocik, CSc.

Dátum vyhotovenia : september 1996

ÚVOD

Predložená správa o hodnotení (ďalej len Správa) Diaľnica D1 Sverepec - Višnové, podlieha posudzovaniu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon), nakoľko uvedená stavba a jej následné využívanie je v zmysle prílohy č.1 Zákona zaradená do činnosti Dopravné a spojové stavby a zariadenia, položka diaľnice a cesty vrátane objektov.

Vypracovaniu Správy predchádzali kroky v zmysle Zákona, t.j. vypracovanie Zámeru a následne určenie rozsahu hodnotenia. Zámer bol spracovaný v máji 1995 firmou Pedohyg, rozsah hodnotenia určil posudzujúci orgán - MŽP SR.

V Zámere boli predložené dve alternatívy riešenia, tzv. Rajecká a Považská alternatíva. Cieľom Zámeru (environmentálnej štúdie) bolo zhodnotiť vplyvy na životné prostredie pri vedení diaľnice považským, alebo rajeckým koridorom a vybrať environmentálne výhodnejšiu alternatívu.

Rajecká alternatíva bola vypracovaná v dvoch základných variantoch (I - Rajecký a II - Počarovský), ktoré sa podľa vedenia jednotlivých úsekov ďalej členia na subvarianty I, IA, IB, IC, ID, II, IIA, IIISj, IIISs.

Považská alternatíva je riešená ako variant I a IA. Podstatný rozdiel medzi variantom I a IA je vo vedení trasy

cez, resp. okolo mesta Považská Bystrica.

V Zámere bola navrhnutá nasledovná environmentálna preferencia alternatív : 1. Považská alternatíva

2. Rajecká alternatíva

Na základe spracovaného Zámeru určil posudzujúci orgán (MŽP SR) rozsah hodnotenia, kde pre ďalšie posudzovanie bola určená Považská alternatíva vo variantoch vedených mimo mesta Považská Bystrica.

Predložená a posudzovaná Správa hodnotí vplyvy diaľnice v úseku Sverepec - Hričovské Podhradie, pričom trasa diaľnice je navrhovaná v piatich variantoch, ktoré sa líšia v úseku Sverepec - Plevník-Drienové. V úseku Plevník-Drienové - Hričovské Podhradie je navrhované len jedno riešenie.

Užívateľom stavby bude SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava. Koordinátormi riešiteľského kolektívu Správy boli Prof. RNDr. Ján Drdoš, DrSc a Mgr. Katarína Butkovská.

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval RNDr. Anton Auxt. Posudzovateľ bol zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na ŽP... 20.10.1995, pod číslom 52/95-OPV.

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady :

- A) Diaľnica Sverepec - Višňové, Správa o hodnotení,
časť 1 : Sverepec - Hričovské Podhradie
SSC Bratislava, Pedohyg, september 1996
- B) Zámer výstavby diaľnice úsek D1 Sverepec - Višňové,
východisková environmentálna štúdia
SSC Bratislava, Pedohyg, máj 1995
- C) Diaľnica D1 Sverepec - Plevník-Drienové,
technická štúdia
SSC Bratislava, Dopravoprojekt, august 1996
- D) Stanoviská k Správe o hodnotení :
 - 1 - Mestský úrad Považská Bystrica
 - 2 - Ministerstvo obrany SR
 - 3 - Okresný úrad Považská Bystrica

- 4 - Obvodný banský úrad Prievidza
- 5 - pán Jozef Lovíšek, Považská Bystrica
- 6 - Ing. Miroslav Gašík, Považská Bystrica
- 7 - Obyvatelia Šoltésovej ulice, Považská Bystrica
(15 nečitateľných podpisov)
- 8 - Občianska iniciatíva "Diaľnica pre ľudí, nie
ľudia pre diaľnicu"
- 9 - Okresný úrad v Bytči
- 10 - Obec Plevník-Drienové
- 11 - Obvodný banský úrad Banská Bystrica

E) podkladové materiály - autorské spracovanie
jednotlivých častí Správy (poskytol spracovateľ)

Pri vypracovaní posudku boli ďalej použité nasledovné
podklady :

- výsledky vlastnej obhliadky terénu
- metodické príručky pre posudzovanie vplyvov na ŽP
- platná legislatíva v obore
- správy z geologických prieskumov realizovaných
v predmetných lokalitách a ich okolí
- zborníky SHMÚ, územné plány, štatistické údaje
- informácie a poznatky z budovania líniových stavieb
v SR i v zahraničí
- účasť posudzovateľa na verejnom prerokovaní Správy
v Považskej Bystrici, 14.11.1996

Členenie predloženého posudku a návrh záverečného
stanoviska vychádzajú z požiadaviek ustanovení § 19, ods.
4 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na
životné prostredie (ďalej len Zákon).

a) ÚPLNOSŤ OBSAHOVEJ NÁPLNE SPRÁVY

Na základe porovnania obsahovej náplne predloženej
Správy s prílohou č. 3 Zákona možno konštatovať, že
predložená Správa je po obsahovej a formálnej stránke
spracovaná plne v zmysle citovanej prílohy č.3, t.j.

obsahuje všetky kapitoly a ich podkapitoly v zmysle uvedenej prílohy.

K jednotlivým kapitolám mám nasledovné poznámky a pripomienky :

Časť A

II - Základné údaje o zámere

7. Stručný opis technického riešenia

je spracovaný veľmi stručne, s odkazom na Technickú štúdiu (C) a kapitolu V. časti C.

8. Súčasne predkladané varianty zámeru

V tabuľke sú uvedené najzákladnejšie parametre jednotlivých variantov, označených V1, V1a, V2, V3, V4 a spoločný úsek Plevník-Drienové - Hričovské podhradie.

9. Celkové náklady

nie sú spracované v rovnakej úrovni - štádiu spracovania pre všetky varianty. Náklady pre variant V1a sú uvádzané ako odhad, úsek Plevník - H.Podhradie nie je spracovaný vôbec.

Časť B

I - Požiadavky na vstupy

Kapitola ja spracovaná v úrovni zodpovedajúcej danému stupňu technickej dokumentácie. Otázka surovín pre výstavbu diaľnice - hlavne štrkopieskov a kameniva - nie je riešená dostatočne, čo má vplyv aj na ďalšie časti správy. Napr. keďže nie je jasný zdroj materiálov, nedá sa špecifikovať spôsob ich dopravy a vplyvy počas výstavby, vplyvy samotnej ťažby a pod. Na druhej strane je pochopiteľné, že tieto otázky chce navrhovateľ riešiť až pre konkrétny zvolený variant, v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

II - Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Detailne je spracovaná časť ovzdušie, špecifikované je dopravné zaťaženie a následne tvorba emisií v jednotlivých úsekoch a variantoch diaľnice a existujúcich komunikácií.

Voda

Množstvá odpadových vôd sú odhadované. Pre variant 1 je ako recipient uvádzaná kanalizácia a ČOV Považských strojární. Pochybujem, že by bolo možné zneškodňovať týmto spôsobom dažďové vody. Doporučujem odvádzať dažďové vody, pokiaľ to bude možné, do hlavných recipientov (Váh, Hričovský kanál), nakoľko pre menšie toky budú "nezvládnuteľným" zaťažením. Podmienky pre vypúšťanie vôd určí vodohospodársky orgán na základe príslušných predpisov (NV 242..).

Odpady

Veľmi stručne je spracovaný spôsob nakladania s odpadmi - pri vypracovaní PD bude potrebné túto otázku podrobne riešiť, hlavne otázku materiálu z demolácií objektov a prebytočnej zeminy.

Hluk a vibrácie

Zaťaženie obyvateľstva hlukom je spracované dôkladne pre všetky varianty aj pre nulový variant.

Hlavne u úsekov vedených mostami v blízkosti sídiel chýba posúdenie vzniku vibrácií a ich vplyvov, i keď pripúšťam, že táto otázka je slabo preskúmaná a vplyvy sú len ťažko kvantifikovateľné.

Očakávané vyvolané investície

Pri podrobnejšom spracovaní PD (projektovej dokumentácie) treba očakávať okrem uvedených vyvolaných investícií aj ďalšie - vid'. napr. stanovisko mesta Považská Bystrica.

Časť C

II. Charakteristika súčasného stavu ŽP dotknutého územia

1. Základné charakteristiky prírodného prostredia

Horninové prostredie

Kapitola je spracovaná stručne a prehľadne. Podrobne je spracovaný prehľad ložísk nerastných surovín, čo považujem za podstatné aj vzhľadom k vyššie uvedenej pripomienke.

Ovzdušie

Spracovanie tejto kapitoly je poznamenané jednak rôznou úrovňou vstupných údajov o úseku Sverepec - Plevník a Plevník - H.Podhradie a jednak snahou autora sústrediť sa len na vyčlenenie nepriaznivých javov a situácií a oblastí v ktorých sa vyskytujú. Treba si uvedomiť, že charakteristika klímy sa skladá z viacerých dielčích charakteristík a je jedným z najzložitejších a najpremenlivejších prvkov hodnotenia, takže je opodstatnené jej venovať v Správe dostatok priestoru.

Pokiaľ ide o vstupné údaje oceňujem snahu o podrobnejšie hodnotenie oblasti Považskej Bystrice ako kľúčového bodu hodnoteného úseku.

Snahu o zostručnenie správy a uvedenie vlastne len záverov a výsledkov hodnotenia považujem v tomto prípade za predčasnú. Výsledkom tejto snahy je dojem nevyváženosti, prípadne až neúplnosti údajov. Za vhodnejšie by som považoval popísať a graficky znázorniť jednotlivé klimatické charakteristiky pre celé hodnotené územie a následne spracovať syntézu charakteristiky klímy, napr. vyjadrením jej priaznivosti voči doprave. Tento proces autori samozrejme použili, ale v Správe sú prezentované len jeho výsledky. (V kapitole charakteristika prírodných pomerov nie je podľa mňa potrebné zaoberať sa vzťahom hodnotenej zložky a navrhovanej činnosti - to je náplňou ďalších kapitol). Navyše v mapových prílohách je formálna nezrovnalosť, ktorá sťažuje prehľad o predkladaných údajoch. Grafické prílohy budem komentovať neskôr.

Voda

Charakterizované sú len hlavné vodné toky na ktorých sa vykonávajú pravidelné sledovania prietokov a kvality vody - Váh a Domanižanka.

Podzemné vody sú charakterizované výstižne. V časti Vodohospodársky chránené územia chýbajú údaje o využívaní vodných zdrojov v posudzovanom území a o ich ochranných pásmach a informácie o využívaní povrchových tokov (niektoré

údaje sú v nasledujúcich kapitolách). Varianty V1, V1a a V2 prechádzajú okrajom hranice ochranného pásma II. stupňa prírodných liečivých vôd (Nimnica), čo je podstatné najmä z hľadiska V1a, ktorý je navrhovaný v tuneli.

Pôda, Biota

Kapitoly sú spracované prehľadne, v predpísanom členení a podávajú zodpovedajúci obraz o hodnotených zložkách ŽP.

2. Krajina, scenéria, ochrana, stabilita

Kapitola je spracovaná pomerne stručne, v časti Územný systém ekologickej stability sa autori obmedzili na vymenovanie jednotlivých prvkov (biocentrá, biokoridory), bez uvedenia ich významu a súvislostí.

3. Obyvateľstvo ...

Kapitola je spracovaná dôkladne a podrobne a nemám k nej kritické pripomienky.

4. Kontaminácia, zraniteľnosť a únosnosť prostredia

Kapitola je členená na dve časti - v prvej je charakterizovaný stav (kontaminácia) jednotlivých zložiek životného prostredia, v druhej sa autori pokúsili o syntézu hodnotenia súčasných environmentálnych problémov so zameraním sa na vplyvy dopravy. Zraniteľnosť a únosnosť prostredia sú hodnotené až v nasledujúcej kapitole :

5. Ekologická únosnosť (súčasný stav)

Kapitoly 5.1 až 5.7 charakterizujú zraniteľnosť hodnotených zložiek ŽP. Zraniteľnosť je vyjadrená slovne, na základe vybraných vlastností a charakteristík hodnotenej zložky. V závere niektorých kapitol je stanovené poradie variantov z hľadiska zraniteľnosti posudzovanej časti prostredia (voda, ovzdušie ...). Za nedostatok považujem to, že nie sú uvedené vstupné údaje, na základe ktorých bolo kvantifikované poradie variantov. Uvedenie výsledkov bez doloženia údajov mimoriadne sťažuje možnosť posúdenia ich

správnosti. Posúdenie bolo možné vykonať až na základe podkladov ktoré poskytli autori Správy.

K stanoveniu zraniteľnosti sa vyjadrujem nasledovne :

Horninové prostredie a reliéf - súhlasím s textovou časťou hodnotenia, nie však s poradím variantov. V každom prípade variant 1 vedie územím vysoko nestabilným a teda aj ľahko zraniteľným. Pokiaľ ide o varianty s tunelmi, preskúmanosť územia nedovoľuje detailne posúdiť zraniteľnosť voči takémuto zásahu a treba počítať s menej priaznivým stavom. Z tohto pohľadu sa z hľadiska horninového prostredia a reliéfu javí ako najvýhodnejší variant V2.

Voda - Zvýšenie stupňa zraniteľnosti v území variantu V1a oproti ostatným variantom je na základe jeho križovania s okrajom ochranného pásma liečivých vôd, čo v Správe nie je uvedené (len v mape).

Z hľadiska povrchových vôd by sme za kritérium mohli zvoliť napríklad počet prekvenutí a stretov s vodnými tokmi, čo by znamenalo, že mierne výhodnejšie sú varianty V1 a V1a.

Pôda - v území nie sú vyčlenené územia s rôznym stupňom zraniteľnosti pôd. V takom prípade je vhodné uvažovať s rozsahom zásahu do pôd, čo však už nie je otázka zraniteľnosti.

Ovzdušie - zraniteľnosť je v podstate len komentovaná slovnou s tým, že priestorovo sú oblasti podľa zraniteľnosti ovzdušia vyčlenené v mape (príloha 2.1). V tabuľke č.6 na strane 125 je nesprávne uvedený údaj pre variant V2, ktorý je vedený územím označeným v mape stupňom zraniteľnosti 4 až 6 v úseku od km cca 4.3 až po koniec úseku.

Biota - varianty sú z hľadiska zraniteľnosti rovnocenné. Dotknuté územie je charakterizované ako silne ovplyvnené.

Obyvateľstvo - hodnotená je zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka na základe charakteristiky súčasného stavu a zraniteľnosti ostatných zložiek ŽP. Ako najvýhodnejšie sú označené varianty V2 a V3.

5.8. Syntéza ekologickej únosnosti územia

V zmysle Správy Syntéza ekologickej únosnosti znamená

vyjadrenie celkového zataženia prostredia danou aktivitou, t.j. výstavbou a prevádzkou diaľnice. Únosnosť je charakterizovaná slovne na základe zraniteľnosti konkrétnych prvkov životného prostredia (narušenie biokoridorov, faktorov pohody a kvality života ..). Podľa môjho názoru používanie pojmov únosnosť a zraniteľnosť a ich vzájomný vzťah nie sú v texte celkom jasne vyjadrené, čo však nemá vplyv na výsledok hodnotenia. Poradie vhodnosti variantov podľa celkovej ekologickej únosnosti je stanovené nasledovne: V1a, V1, V4, V3, V2.

6. Posúdenie očakávaného vývoja ak by sa činnosť nerealizovala (nulový variant).

Pri charakterizovaní nulového variantu sa autori Správy správne sústredili na vývoj dopravy a vývoj kvality ovzdušia. S predkladanými závermi súhlasím, až na to, že nekontrolovateľné rozširovanie skládok snád' nesúvisí s výstavbou, alebo nevýstavbou diaľnice.

Mapové prílohy

Správa obsahuje 5 mapových príloh v mierke 1 : 10 000. Prílohy sú spracované prehľadne, na vysokej grafickej úrovni. Celkove k prílohám mám rovnakú pripomienku ako k textovej časti - čitateľnosti Správy by pomohlo zaradenie príloh analytických, čo v tomto prípade znamená dokumentujúcich východiskové údaje a nielen máp syntetických, ktoré prezentujú len výsledky hodnotenia.

K prílohám č. 2.1 a 3.1 poznamenávam, že v časti Klimatické pomery je nezrovnalosť medzi vysvetlivkami a obsahom mapy. K tejto chybe zrejme došlo pri reprodukcii a nemá vplyv na výsledok hodnotenia.

K tejto časti hodnotenia možno konštatovať, že Správa obsahuje komplexné oboznámenie sa s problematikou navrhovanej činnosti a je vypracovaná na dobrej odbornej úrovni. Pripomienky, resp. nedostatky sú zväčša formálneho

charakteru a nemajú vplyv na konečný výsledok hodnotenia. Je nepochybne právom riešiteľov zvoliť formy prezentácie výsledkov. Z hľadiska zrozumiteľnosti je Správa vypracovaná so zjavnou snahou o efektívnosť (v tomto prípade = stručnosť) a uvádzané sú v nej vlastne len závery riešiteľov, čo sťažuje možnosť posúdenia správnosti záverov.

b) STANOVISKÁ K SPRÁVE O HODNOTENÍ

K Správe boli posudzujúcemu orgánu do doby spracovania posudku doručené len stanoviská citované v úvode.

V tejto časti posudku uvádzam stručnú špecifikáciu obsahu doručených stanovísk, so zameraním na zdôraznenie postojov a návrhov, ktoré z nich vyplývajú.

1 - Mestský úrad Považská Bystrica

Stanovisko je spracované veľmi podrobne. Obsahuje rozsiahlu dôvodovú správu a výpis z uznesenia mestského zastupiteľstva č. 75/1996.

Vlastné stanovisko obsahuje stručnú charakteristiku variantov, konštatovanie že Správa o hodnotení doporučuje pre realizáciu variant V2. Mesto vyjadruje nesúhlas s týmto návrhom a vyjadruje súhlas s realizáciou variantu V1a za nasledovných podmienok :

- realizovať prekládku cesty I/61 do doby realizácie výstavby diaľnice
- prefinancovať vypracovanie ÚP-SÚ v plnej výške.

Požiadavku na preloženie cesty I/61 považujem za nereálnu. Ako vyplýva zo Správy (a stanovisko mesta tento názor ešte zvyrazňuje), prakticky nie je možné nájsť v blízkosti mesta trasu, ktorá by bola pre jeho obyvateľov prijateľná.

Oprávnenu by bola požiadavka na realizáciu dopravy súvisiacej so stavbou po menej zaťažených komunikáciách,

resp. dočasných prístupových cestách, čo je zahrnuté aj do návrhu opatrení v Správe o hodnotení.

Postoj mesta (mestského zastupiteľstva) je výrazne negatívny, hlavne vo vzťahu k V2, ale aj k Správe a jej predkladateľom. Dôvodová správa je vypracovaná s cieľom dosiahnuť realizáciu variantu mimo mesto. K tomu bola zvolená metóda spochybňovania postupov a výsledkov hodnotenia uvedených v Správe. K preštudovaniu Správy pristúpili predstavitelia mesta mimoriadne dôsledne a mnohé pripomienky (hlavne týkajúce sa vecných a početných chýb, prípadne protirečení v Správe) sú opodstatnené a sú zhodné s pripomienkami uvedenými v jednotlivých kapitolách tohto posudku. Druhá časť pripomienok má svoj pôvod v nedostatočnej orientácii sa v Správe a v procese hodnotenia vplyvov. Pokiaľ ide o zrozumiteľnosť Správy, svoj názor som vyjadril vyššie.

Keďže stanovisko mesta výslovne spochybňuje správu a jej riešiteľov zaujmem stanovisko aspoň k, podľa môjho názoru, hlavným skupinám "sporných bodov":

a) dôvodová správa (DS), strany 1 až 6 - ide o otázky komentované v predchádzajúcich častiach posudku. Vytýkané chyby a nejasnosti nemajú vplyv na konečný výsledok hodnotenia.

Napr.: zraniteľnosť podzemných vôd : chybou v Správe nie je znevýhodnenie variantu V1a, ako uvádza DS, ale neuvedenie dôvodu pre jeho zaradenie do strednej zraniteľnosti (ochrana minerálnych vôd)

b) zvyšok DS je venovaný porovnaniu variantov a návrhu optimálneho variantu. Spracovatelia DS dokázali objaviť v Správe skutočne značné množstvo nejasností a nepresností. Neidentifikovali však zväčša pôvod nezrovnalosti a jej význam pre výsledok celkového hodnotenia, čo im nemožno zazlievať. Svoje hodnotenie kapitoly 5 uvádzam v časti f) posudku, tu len stručne okomentujem oprávnenosť jednotlivých pripomienok mesta :

- horninové prostredie a reliéf ... bez pripomienok

- miestna klíma ... hodnoty v kilometroch nie sú odčítateľné z máp ktoré sú prílohou Správy, sú z podkladových máp, pripomienka je oprávnená, ale nemá vplyv na hodnotenie
- hluk a emisie ... stanovenie izofón nepovažujem za neobjektívne
- podzemné a povrchové vody ... riziko ovplyvnenia vodného zdroja (kúpeľov nie je v Správe zdôraznené, ale existuje) ... v tabuľke nie je počet prekleňovaní tokov v číslach, ale relatívny údaj (1=málo, 3=veľa) ... chyba nemení poradie
- pôda ... v správe skutočne chýba tabuľka, treba použiť údaje uvedené v predošlých kapitolách
- súhrnné hodnotenie abiotického komplexu ... tabuľka v Správe skutočne chýba a nie je možné preveriť poradie variantov. Chybný súčet u kritéria voda poradie neovplyvní.
- využívanie územia a scenéria krajiny ... pripomienka je opodstatnená pokiaľ ide o poradie variantov, ktoré je V1-1a, V2, V4, V3.
- doprava ... zvýšenie hodnoty kritéria dôsledky havárií.. u V2 z 2 na 4 posunie V2 z 3-ho na 4-té miesto za V1
- obyvateľstvo ... pripomienka je nekonkrétna, poradie považujem za správne
- ekonomické hodnotenie ... ekonomické hodnotenie variantov považujem za zodpovedajúce danému stupňu prípravy stavby.
- technicko-ekonomická realizovateľnosť ... plne sa stotožňujem s hodnotením autorov Technickej štúdie, že V1a a V1 sú vysoko náročnými stavbami na hranici realizovateľnosti
- multikriteriálne hodnotenie ... vid' časť f) posudku
- súhrnné porovnanie variantov ... vid' časť f) posudku

2 - Ministerstvo obrany SR

- súhlasné stanovisko

- 3 - Okresný úrad Považská Bystrica
 - odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva
 - súhlas s V1a
 - odbor regionálneho rozvoja a iných odvetvových vzťahov
 - súhlas s V1a, náhradné riešenie V4
 - odbor životného prostredia
 - preferuje V1a
- 4 - Obvodný banský úrad Prievidza
 - súhlasné stanovisko, požiadavka na prednostné využitie existujúcich lomov, zemníkov a štrkovísk
- 5 - pán Jozef Lovíšek, Považská Bystrica
 - proti V2
- 6 - Ing. Miroslav Gašík, Považská Bystrica
 - proti V2
- 7 - Obyvatelia Šoltésovej ulice, Považská Bystrica (15 nečitateľných podpisov)
 - proti V2, za V1a
- 8 - Obvodný banský úrad Banská Bystrica
 - bez pripomienok
- 9 - Obec Plevník-Drienové
 - súhlasné stanovisko, s pripomienkami a podmienkami :
 - trasu V2 viesť ako V3,4
 - ornicu zo skrývok použiť na rekultiváciu v katastri obce
 - premostenie Váhu
 - posun trasy v km 11-12 = ochrana pred hlukom
 - križovatka Vrtižer križuje prívod vody do obce
 - riešiť otázku skládky
 - podjazd na poľnej ceste pri potoku Drienovka, odvedenie obecných odpadových vôd popod diaľnicu
- 10 - Občianska iniciatíva "Diaľnica pre ľudí, nie ľudia pre diaľnicu
 - proti V2
- 11 - Okresný úrad Bytča - odbor katastrálny
 - bez pripomienok

c) ÚPLNOSŤ ZISTENIA KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH VPLYVOV
ČINNOSTI VRÁTANE ICH VZÁJOMNÉHO PÔSOBENIA

1) Vplyvy na obyvateľstvo

Podstatnými negatívnymi vplyvmi sú vplyv hluku a narušenie kvality a pohody života. Poradie vhodnosti variantov je stanovené na základe týchto hlavných vplyvov. Vplyv emisií nie je zanedbateľný, ale treba zdôrazniť, že realizácia ktoréhokoľvek variantu bude znamenať zlepšenie oproti súčasnému stavu, resp. nulovému variantu.

2) Vplyvy na prírodné prostredie

horninové prostredie a reliéf

Podľa hodnotenia uvedeného v Správe sú vplyvy jednotlivých variantov takmer rovnaké. Bez definovania kritérií je v podstate nemožné určiť relevantné poradie vhodnosti variantov.

klíma

Vplyvy sú spracované podrobne, s vyčlenením úsekov jednotlivých variantov, a orientačnou kvantifikáciou vplyvov v týchto úsekoch. S charakteristikou priaznivých vplyvov by sa dalo polemizovať, poradie vhodnosti variantov je jednoznačné.

povrchová a podzemná voda

Z hodnotenia vyplýva, že podstatným vplyvom je odtok kontaminovaných zrážkových vôd do tokov, možnosť havárií a u podzemných vôd ovplyvnenie režimu, hlavne pri výstavbe tunelov. Na základe posledného kritéria sa v poradí vhodnosti variantov dostali do popredia varianty 2 a 3. K relevantnému posúdeniu možného vplyvu na hydrogeologické pomery širšieho okolia (napr. minerálne vody kúpeľov Nimnica) nie je však v tejto etape dostatok údajov.

3) Vplyvy na krajinu

Z hľadiska vplyvov na scenériu a využívanie krajiny nesúhlasím so stanovením poradia variantov. Pokiaľ je

variant V1a vhodnejší ako V1, je vhodnejší aj ako ostatné varianty. Formálnym nedostatkom je opakovaná zámena severnej a južnej časti Považských strojární.

4) Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vo väčšine kritérií sú vplyvy hodnotené ako nie veľmi významné. Z tohto pohľadu aj rozdiely pri stanovovaní poradia variantov nie sú výrazné. Celkovo možno povedať, že okrem priamych vplyvov na priemyselnú výrobu je vo všetkých kritériách najvhodnejší variant V1a. Vplyvy na dopravu by si rozhodne zaslúžili dôkladnejšie hodnotenie, hlavne pokiaľ ide o nepriaznivé vplyvy počas výstavby. Súčasné stanovenie poradia variantov vychádza zrejme predovšetkým zo zhodnotenia pozitívnych vplyvov na dopravu v meste po vybudovaní niektorého z variantov diaľnice.

5) Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Kapitola je spracovaná ako rekapitulácia podstatných vplyvov pre jednotlivé varianty. Bolo by vhodné jasne vyčleniť vplyvy spoločné pre všetky varianty a osobitne definovať vplyvy podstatné pre daný variant.

Celkove ku kapitole III "Hodnotenie predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie a odhad ich významnosti" konštatujem, že dokumentácia napriek uvedeným pripomienkam vcelku spĺňa nároky na odbornú správnosť a úplnosť identifikácie a vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. V dokumentácii však chýba jednoznačnejšie definovanie kritérií pre stanovenie významnosti vplyvov, čo sa odráža aj v nejasnostiach pri stanovovaní poradia vhodnosti variantov z hľadiska vplyvov na životné prostredie. Stanovenie kritérií je však náplňou kapitoly V a určovanie poradí variantov v tejto kapitole je v prinajmenšom predčasné a do určitej miery aj zavádzajúce (v tom zmysle, že sa stanovuje veľké množstvo poradí pre jednotlivé dielčie časti hodnotenia, na základe dielčích

informácií bez jednotného systému - raz je poradie od najvýhodnejšieho variantu k najnevýhodnejšiemu a naopak - čo sťažuje orientáciu v Správe).

d) POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Podklady pre vypracovanie Správy poskytol navrhovateľ - SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava, vstupné údaje o súčasnom stave životného prostredia v záujmovom území získali spracovatelia z jestvujúcich databázových zdrojov na OÚŽP Považská Bystrica, SHMÚ, IGHP Žilina, Geofondu Bratislava ako i z interných materiálov navrhovateľa a spracovateľa. Z ostatných podkladov možno uviesť napr. dokumentáciu Regionálneho územného systému ekologickej stability (R-ÚSES) okresov Považská Bystrica a Žilina. Zoznam použitých podkladov je uvedený v zozname textovej dokumentácie v kapitole VI. Doplňujúce informácie k zámeru. V komentári k jednotlivým častiam Správy som sa vyjadril aj k úplnosti, resp. spôsobu prezentovania vstupných údajov.

Podklady a informácie na základe ktorých bola posudzovaná Správa vypracovaná, považujem z hľadiska posúdenia predpokladaných vplyvov plánovanej činnosti na životné prostredie za dostatočné.

Pre porovnanie vhodnosti variantov použili autori Správy 4 spôsoby hodnotenia :

- 1) Hodnotenie variantov pomocou metódy indikátorov
- 2) Ekonomické hodnotenie variantov
- 3) Technicko-ekonomická realizovateľnosť variantov
- 4) Multikriteriálne hodnotenie

Voči metódam hodnotenia v oblasti 2 a 3 nemám výhrady. Hodnotenie metódou indikátorov je čiastočne poznačené nezrovnalosťami kritizovanými vyššie, čo sa prejavilo v nesprávnom stanovení poradia vhodnosti variantov.

Multikriteriálne hodnotenie je v podstatnej miere závislé od stanovenia váh jednotlivých skupín kritérií.

Rozdiely vo váhach sú príliš veľké a svedčia o určitej nevyváženosti hodnotenia. Napriek tomu nesúhlasím so zaradením informácie o zvyšovaní váhy kritéria technicko - ekonomickej realizovateľnosti pomocou metódy citlivosti na úroveň kedy nastane zmena poradia variantov. V každom prípade nie je možné týmto postupom meniť poradie variantov.

**e) NÁVRH TECHNICKÉHO RIEŠENIA S OHĽADOM NA
DOSIAHNUTÝ STUPEŇ POZNANIA, VO VZŤAHU K
ZNEČISŤOVANIU A POŠKODZOVANIU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA**

Navrhnuté technické a technologické riešenia samotnej stavby ako aj opatrenia na elimináciu, resp. minimalizáciu predpokladaných negatívnych vplyvov na životné prostredie, plne zodpovedajú súčasnému stupňu poznania. Niektoré riešenia by v prípade realizácie patrili k ojedinelým a vysoko technicky náročným nielen v rámci SR. U variantu V2 je navrhované technické riešenie spracované takzvané "bez ochranných opatrení" (ako ostatne u všetkých variantov). Keďže tu navrhované opatrenia sú v úrovni podstatne vyššej ako u ostatných variantov - dalo by sa povedať, že takmer koncepčne menia charakter stavby (most - vzduchom vedená "tunelová" rúra), malo by byť technické riešenie takto spracované. Som si však vedomý toho, že to nebolo možné, vzhľadom na časové relácie a skutočnosť, že návrhy na opatrenia vlastne vyplynuli až zo Správy.

f) VARIANTY RIEŠENIA ČINNOSTI

Predkladaných je 5 variantov výstavby diaľnice v úseku Sverepec - Plevník-Drienové, ktoré pokračujú ako jeden variant v úseku Plevník-Drienové - Hričovské Podhradie.

Podkladom pre charakterizovanie variantov je Technická štúdia (C).

Varianty 1, 3, 4 boli navrhnuté v súlade s určením

rozsahu hodnotenia. Variant V1a bol doplnený na základe zistenia nepriaznivých pomerov v trase variantu V1. Variant V2 bol doplnený na základe jeho technickej a ekonomickej výhodnosti. Celkove považujem postup a návrh variantov za správny a zodpovedajúci zákonu 127/94 a varianty za rovnocenné (pre potreby posudzovania vplyvov).

VARIANT	CELKOVÁ DĹŽKA (km)	Z TOHO (km)	
		TUNELY	MOSTY A ESTAKÁDY
V1	13.51900	2.860	5.2655
V1a	13.48700	3.400	5.2655
V2	12.68700	0.000	3.3710
V3	14.27400	1.600	3.6080
V4	15.90517	1.640	4.8000
Plevník- Podhradie	13.70000	nie je vyčlenené	

Výrazný rozdiel je v technických parametroch a ekonomických ukazovateľoch, v prospech variantu V2. Variant V1 považujem za prakticky nerealizovateľný, vzhľadom na rozsiahle zosuvy v trase.

Porovnanie variantov je spracované v kapitole V. Správy.

1) Hodnotenie metódou indikátorov

- horninové prostredie a reliéf ... bez pripomienok (podľa môjho názoru by bolo vhodné zvýšiť hodnotenie pre V1a v ukazovateli stabilita z 2 na 4 - poradie sa nezmení)
- miestna klíma ... bez pripomienok
- hluk a emisie ... bez pripomienok
- podzemné a povrchové vody ... chybný súčet pre V2 - má byť 3. Vzhľadom na dĺžku trasy tesne popri Váhu by som za primerané považoval zvýšiť až na 5, alebo kritérium dĺžka trasy doplniť o kritérium dĺžka úseku v bezprostrednej blízkosti toku - celkové poradie sa nemení.
- pôda ... v správe chýba, podľa tabuľky 2 na str. 8 je poradie nasledovné : V3, V1a, V4, V1
- súhrnné hodnotenie abiotického komplexu - nie je uvedená tabuľka. Podotýkam, že uvedená metóda výpočtu (priemer

hodnôt všetkých ukazovateľov pre daný variant) v tomto prípade nie je najvhodnejšia, lebo sa robí priemer z číselne neporovnateľných hodnôt (klíma 27 - 40 km, voda 1 - 3 = relatívne čísla), čo zvyšuje váhu kritéria s číselne najvyšším poradím. Vychádzajúc z údajov v správe som preveril niekoľko alternatív určenia poradia variantov podľa vplyvov na abiotický komplex. Výsledok bol v každom prípade v prospech variantu V1a, na druhom mieste sa striedali V2, V1 a V3, takže poradie stanovené Správou akceptujem.

- biotický komplex ... bez pripomienok
- využívanie a scenéria krajiny ... postrádam vysvetlenie pridelenia uvedených percentuálnych hodnôt, nesúhlasím s niektorými hodnotami
- poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo ... bez pripomienok
- priemysel ... bez pripomienok
- doprava ... zvýšenie hodnoty kritéria dôsledky havárií.. u V2 z hodnoty 2 na 4 zmení poradie na V3, V4, V1, V2, V1a
- infraštruktúra ... bez pripomienok
- obyvateľstvo ... bez pripomienok

2) ekonomické porovnanie variantov je jednoznačné - od najlacnejšieho : V2, V3, V4, V1, V1a ... bez pripomienok

3) technicko-ekonomická realizovateľnosť - V2, V4, 3, V1a, V1 ... bez pripomienok

4) multikriteriálne hodnotenie - akceptujem prvé poradie stanovené v správe (V1a, V1, V2, V4, V3), napriek tomu, že stanovenie váh kritérií považujem za nevyvážené.

5) súhrnné porovnanie variantov
vzhľadom na chybné stanovené poradie pre kritérium štruktúra a využívanie krajiny je nesprávne aj celkové poradie. Poradie má byť V1a, (2.14) V2, (2.28) V1, (2.86) V3, (3.43) V4(3.71). Pri čiste environmentálnom hodnotení (bez ekonomického, technicko-ekonomického a multikriteriálneho) by poradie bolo V1a, V1, V2, V4, V3.

**g) NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO
ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTI**

- je spracovaný v kapitole IV časti C Správy o hodnotení. Uvádzam len pripomienky, resp. návrhy na doplnenie návrhu opatrení pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov pri realizácii jednotlivých variantov :

1) Územnoplánovacie opatrenia

- vypracovanie novej ÚPD je potrebné, ale napríklad v prípade realizácie V1, alebo V1a by nešlo o podstatné zmeny, ktoré by vyžadovali jej komplexné prepracovanie.

2) Technické opatrenia

Ovzdušie

Navrhované odvedenie dopravy počas výstavby na cesty mimo obytných plôch je správnym opatrením, ale v tomto štádiu nie je možné presnejšie špecifikovať o ktoré cesty by malo ísť (a či také cesty existujú).

Protihlukové steny sú dostatočným a overeným opatrením. Je potrebné voliť druh stien zodpovedajúci danému prostrediu. V prípade variantu V2 je potrebné toto opatrenie bližšie špecifikovať. Pokiaľ by mal byť realizovaný, tak len za skutočne mimoriadnych opatrení, akým je napríklad vybudovanie celého úseku estakády nad mestom v uzavretej "tunelovej" rúre, s dostatočne dimenzovanou ochranou pred hlukom, vibráciami, následkami havárií a pod., s odvedením vzduchu mimo obývané územie atď.. Opatrenia sa budú dať špecifikovať až po spresnení technického riešenia.

Horninové prostredie a reliéf

Hlavným opatrením v tomto štádiu spracovania je vykonanie podrobného inžinierskogeologického prieskumu. Technické opatrenia budú presne špecifikované až po jeho spracovaní. Už teraz je však zrejmé, že hlavným problémom bude stabilita svahov a zabezpečenie diaľnice a jej okolia pred zosuvmi a eróziou.

Povrchové vody - vid' Správa

Podzemné vody

Hlavne pri realizácii variantu s tunelmi bude potrebné vykonať aj hydrogeologický prieskum zameraný okrem iného aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia, v prípade V1a na ovplyvnenie minerálnych vôd.

Pôda, poľnohospodárstvo

Zmeniť spôsob hospodárenia v pásme ovplyvnenom diaľnicou (cca 50 m od jej okrajov). Pri záberoch pôdy treba postupovať diferencovane a v individuálnych prípadoch zvážiť aj možnosť náhrad vo forme náhradných pozemkov.

ÚSES a migračné koridory - vid' Správa

Krajina, scenéria, urbánne prostredie - vid' Správa

3) Kompenzačné opatrenia - vid' Správa

4) Iné opatrenia - vid' Správa

5) Vyjadrenie k realizovateľnosti opatrení

Všetky navrhované opatrenia sú realizovateľné dostupnými technickými prostriedkami, bez extrémnych ekonomických nárokov.

Osobitne však treba hodnotiť variant V2, kde navrhované opatrenia nie sú dostatočne špecifikované. Posúdenie možnosti realizácie tohto variantu by si vyžiadalo spracovanie podrobného technického riešenia nielen samotnej stavby, ale aj organizácie výstavby a hlavne realizácie ochranných opatrení a exaktné posúdenie ich účinnosti.

Problematická je otázka realizovateľnosti samotného variantu V1 (zosuvy) a aj V1a.

Okrem uvedeného zdôrazňujem potrebu :

- zohľadnenia plánu "zosplavnenia" Váhu
- monitorovania kvality a hladiny podzemných vôd na existujúcich zdrojoch podzemnej vody (a vybudovanie monitorovacieho systému pre diaľnicu v úseku dotýkajúcom sa vodného zdroja Predmier, prípadne PHO kúpeľov Nimnica) a to pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice,

- monitorovania fyzikálnochemických vlastností vôd stekajúcich z povrchu diaľnice,
- monitorovania hluku z dopravy,
- monitorovania znečistenia ovzdušia vplyvom dopravy v blízkosti sídiel.

Nevyhnutné bude dodržiavať Nariadenie vlády SR č. 606/1992 o nakladaní s odpadmi.

Pri vypracovaní havarijného plánu pre výstavbu a prevádzku diaľnice, riešiť tieto najzávažnejšie problémy:

- zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom a materiálom zo zemných prác,
- únik ropných a iných znečisťujúcich a nebezpečných látok.

Okrem toho je potrebné najmä pri zásahoch do vodných tokov dodržiavať nasledovné zásady:

- stavebné dvory a sklady stavebných materiálov umiestniť mimo blízkosti vodných tokov a po ukončení stavebnej činnosti zabezpečiť vrátenie územia do pôvodného stavu.

Zvýšenú prašnosť počas stavebných prác treba eliminovať alebo zmierniť skrúpaním staveniska. V daždivom počasí treba zamedziť znečisťovaniu komunikácií.

ZÁVER

Predložená Správa je súborom informácií a hodnotení týkajúcich sa mimoriadne zložitého problému - výberu optimálnej trasy vedenia diaľnice oblasťou Považskej Bystrice. Navrhovateľ i autori Správy vyvinuli značné úsilie pri hľadaní optimálneho riešenia, treba však priznať, že nie celkom úspešne. Environmentálne najvhodnejší variant je technicky i ekonomicky maximálne nevýhodný a naopak, obyvatelia mesta považujú ekonomicky najvýhodnejší variant za absolútne neprijateľný.

Samotná správa je spracovaná na dobrej odbornej úrovni, je v nej však niekoľko omylov a nepresností (mohli vzniknúť v dôsledku časového stresu, reprografie a pod.), ktoré spolu

so spôsobom prezentácie sťažujú orientáciu v Správe. Napriek tomu dosiahnutý výsledok - tak ako ho uvádzam v posudku - V1a, V2, V1, V3, V4 - považujem za zodpovedajúci.

Doporučujem však rozhodnutie o výbere variantu podmieniť dopracovaním niektorých podkladov zo strany navrhovateľa, projektanta a aj z oblasti posudzovania vplyvov na ŽP. Ide predovšetkým o nasledovné :

- spresniť geologické pomery, hlavne v trase V1, V1a a V4 (geofyzikálne merania, max. orientačný ig. prieskum)
- dopracovať technické riešenie V2 o navrhované opatrenia
- posúdiť vplyvy takto navrhutej stavby V2
- prehodnotiť vplyvy V4, hlavne na biotu, ale aj abiotický komplex
- realizovať pre potreby posúdenia vplyvov priame merania v dotknutom území (emisie, hluk, klimatické pozorovania..)
- hľadať možnosť zosúladenia technických a ekonomických kritérií (nový variant).

Voči úseku Plevník-Drienové - Hričovské Podhradie nemám výhrady. Pri zohľadnení podmienok a opatrení doporučujem vydať pre tento úsek súhlasné záverečné stanovisko.

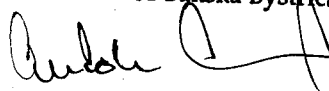
Počet strán posudku : 23

V Banskej Bystrici

15.01.1997

RNDr. Anton Auxt

HES-COMGEO spol. s r.o.
Horná 83
974 01 Banská Bystrica



Správa o hodnotení : DIALNICA D 1
v úseku Hričovské Podhradie - Višňové

Navrhovateľ : SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, Továrenská 7,
Bratislava

Spracovateľ : PEDOHYG - RNDr. Anton Mocik, CSc.

Dátum vyhotovenia : september 1996

ÚVOD

Predložená správa o hodnotení (ďalej len Správa) Diaľnica D1 Sverepec - Višňové, podlieha posudzovaniu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon), nakoľko uvedená stavba a jej následné využívanie je v zmysle prílohy č.1 Zákona zaradená do činnosti Dopravné a spojové stavby a zariadenia, položka diaľnice a cesty vrátane objektov.

Vypracovaniu Správy predchádzali kroky v zmysle Zákona, t.j. vypracovanie Zámeru a následne určenie rozsahu hodnotenia. Zámer bol spracovaný v máji 1995 firmou Pedohyg, rozsah hodnotenia určil posudzujúci orgán - MŽP SR.

V Zámere boli predložené dve alternatívy riešenia, tzv. Rajecká a Považská alternatíva. Cieľom Zámeru (environmentálnej štúdie) bolo zhodnotiť vplyvy na životné prostredie pri vedení diaľnice považským, alebo rajeckým koridorom a vybrať environmentálne výhodnejšiu alternatívu.

Rajecká alternatíva bola vypracovaná v dvoch základných variantoch (I - Rajecký a II - Počarovský), ktoré sa podľa vedenia jednotlivých úsekov ďalej členia na subvarianty I, IA, IB, IC, ID, II, IIA, IIISj, IIISs.

Považská alternatíva je riešená ako variant I a IA. Podstatný rozdiel medzi variantom I a IA je vo vedení trasy cez, resp. okolo mesta Považská Bystrica.

V Zámere bola navrhnutá nasledovná environmentálna preferencia alternatív : 1. Považská alternatíva
2. Rajecká alternatíva

Na základe spracovaného Zámeru určil posudzujúci orgán (MŽP SR) rozsah hodnotenia, kde pre ďalšie posudzovanie bola určená Považská alternatíva vo variantoch vedených mimo mesta Považská Bystrica.

Predložená a posudzovaná Správa hodnotí vplyvy diaľnice v úseku Hričovské Podhradie - Višňové, pričom trasa diaľnice je navrhovaná v dvoch variantoch, ktoré sa líšia v úseku Lietavská Lúčka - Višňové.

Užívateľom stavby bude SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava. Koordinátormi riešiteľského kolektívu Správy boli Prof. RNDr. Ján Drdoš, DrSc. a RNDr. Anton Darnady.

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval RNDr. Anton Auxt. Posudzovateľ bol zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na ŽP... 20.10.1995, pod číslom 52/95-OPV.

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady :

- A) Diaľnica Sverepec - Višňové, Správa o hodnotení, časť II : Hričovské Podhradie - Višňové
SSC Bratislava, Pedohyg, september 1996
- B) Zámer výstavby diaľnice úsek D1 Sverepec - Višňové, východisková environmentálna štúdia
SSC Bratislava, Pedohyg, máj 1995
- C) Stanoviská k Správe o hodnotení :
 - 1 - Obecný úrad Rosina
 - 2 - Obvodný banský úrad Prievidza
 - 3 - Obvodný banský úrad Banská Bystrica
- D) podkladové materiály - autorské spracovanie jednotlivých častí Správy (poskytol spracovateľ)

Pri vypracovaní posudku boli ďalej použité nasledovné podklady :

- výsledky vlastnej obhliadky terénu
- metodické príručky pre posudzovanie vplyvov na ŽP

- platná legislatíva v obore
- správy z geologických prieskumov realizovaných v predmetných lokalitách a ich okolí
- zborníky SHMÚ, územné plány, štatistické údaje
- informácie a poznatky z budovania líniových stavieb v SR i v zahraničí

Členenie predloženého posudku a návrh záverečného stanoviska vychádzajú z požiadaviek ustanovení § 19, ods. 4 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon).

a) ÚPLNOSŤ OBSAHOVEJ NÁPLNE SPRÁVY

Na základe porovnania obsahovej náplne predloženej Správy s prílohou č. 3 Zákona možno konštatovať, že predložená Správa je po obsahovej a formálnej stránke spracovaná plne v zmysle citovanej prílohy č.3, t.j. obsahuje všetky kapitoly a ich podkapitoly v zmysle uvedenej prílohy.

K jednotlivým kapitolám mám nasledovné poznámky a pripomienky :

Časť A

II - Základné údaje o zámere

nemám pripomienky, okrem toho, že celkové náklady sú buď podhodnotené, alebo vychádzajú zo starších prepočtov.

Časť B

I - Požiadavky na vstupy

Kapitola ja spracovaná v úrovni zodpovedajúcej danému stupňu technickej dokumentácie. Jednotlivé vstupy nie sú kvantifikované, v tomto štádiu to ani nie je nevyhnutné.

II - Údaje o výstupoch

Ovzdušie

Časť ovzdušie je spracovaná podrobne, špecifikované je dopravné zaťaženie a následne tvorba emisií v jednotlivých úsekoch a variantoch diaľnice a existujúcich komunikácií.

Voda

Množstvá odpadových vôd sú odhadované, aj to len pre zrážkové vody.

Odpady

Nie je uvedená bilancia zemín pre variant 1 osobitne, len pre celý úsek - nie je možné porovnanie variantov.

Hluk a vibrácie

Dobre je spracovaná časť hluk.

Očakávané vyvolané investície

Odkaz na ďalšie kapitoly.

Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny

Spracované veľmi prehľadne a dôkladne

Časť C

II. Charakteristika súčasného stavu ŽP dotknutého územia

1. Základné charakteristiky prírodného prostredia

Horninové prostredie, reliéf

Kapitola je spracovaná prehľadne a dostatočne podrobne. Podrobne je spracovaný prehľad ložísk nerastných surovín.

Ovzdušie

Kapitola je spracovaná prehľadne, v primeranom rozsahu.

Voda

Charakterizované sú hlavné vodné toky na ktorých sa vykonávajú pravidelné sledovania prietokov a kvality vody - Váh a Rajčianka.

Podzemné vody sú charakterizované pomerne všeobecne, ale dostatočne výstižne.

Pôda, Biota

Kapitoly sú spracované prehľadne, podrobne, v predpísanom členení a podávajú zodpovedajúci obraz o hodnotených zložkách ŽP.

2. Krajina, scenéria, ochrana, stabilita

Kapitola je spracovaná stručne a prehľadne a nemám k nej pripomienky.

3. Obyvateľstvo ...

Kapitola je spracovaná dôkladne a podrobne a nemám k nej kritické pripomienky.

4. Kontaminácia, zraniteľnosť a únosnosť prostredia

Kapitola je členená na dve časti - v prvej je charakterizovaný stav (kontaminácia) jednotlivých zložiek životného prostredia, v druhej je stručné zhrnutie súčasných environmentálnych problémov.

Zraniteľnosť a únosnosť prostredia sú hodnotené až v nasledujúcej kapitole :

5. Ekologická únosnosť (súčasný stav)

Kapitoly 5.1 až 5.7 charakterizujú zraniteľnosť hodnotených zložiek ŽP. Zraniteľnosť je vyjadrená slovne, na základe vybraných vlastností a charakteristík hodnotenej zložky, vyčlenené sú úseky trasy v ktorých je daná zložka ŽP najviac zraniteľná.

5.8. Syntéza ekologickej únosnosti územia

Na základe predchádzajúcich kapitol sú vyčlenené úseky navrhovanej diaľnice prechádzajúce územiím najviac zraniteľným (v jednej, väčšinou však viacerých zložkách). Únosnosť variantov je charakterizovaná slovne - územie je posudzované ako relatívne únosné.

6. Posúdenie očakávaného vývoja ak by sa činnosť nerealizovala (nulový variant).

Pri charakterizovaní nulového variantu sa autori Správy správne sústredili na vývoj dopravy a vývoj kvality ovzdušia. S predkladanými závermi súhlasím.

Mapové prílohy

Správa obsahuje 3 mapové prílohy v mierke 1 : 100000 a 1 : 10 000. Prílohy sú spracované prehľadne, na vysokej grafickej úrovni.

K prílohám č. 2 a 3 poznamenávam, že v časti Klimatické

pomery je nezrovnalosť medzi vysvetlivkami a obsahom mapy. K tejto chybe zrejme došlo pri reprodukcii a nemá vplyv na výsledok hodnotenia.

K tejto časti hodnotenia možno konštatovať, že Správa obsahuje komplexné oboznámenie sa s problematikou navrhovanej činnosti a je vypracovaná na veľmi dobrej odbornej úrovni. Voči tejto časti Správy v podstate nemám výhrady. Je spracovaná prehľadne a zrozumiteľne.

b) STANOVISKÁ K SPRÁVE O HODNOTENÍ

K Správe boli posudzujúcemu orgánu (MŽP SR) do doby spracovania posudku doručené len stanoviská citované v úvode.

- Obvodný bankský úrad Prievidza
- súhlasné stanovisko, požiadavka na prednostné využitie existujúcich lomov, zemníkov a štrkovísk
- Obvodný bankský úrad Banská Bystrica
- bez pripomienok
- Obec Rosina
- ^{ne}súhlasné stanovisko s V2 (severný), súhlas s V1 (južný)
opr. *CA*

c) ÚPLNOSŤ ZISTENIA KLADNÝCH A ZÁPORNÝCH VPLYVOV ČINNOSTI VRÁTANE ICH VZÁJOMNÉHO PÔSOBENIA

1) Vplyvy na obyvateľstvo

Podstatnými negatívnymi vplyvmi sú vplyv hluku a narušenie kvality a pohody života. Výrazne menej ľudí bude ovplyvnených hlukom pri realizácii V1. Vplyv emisií nie je zanedbateľný, počet ovplyvnených osôb je nízky - spolu 93.

2) Vplyvy na prírodné prostredie

horninové prostredie a reliéf

klíma

Vplyvy sú spracované podrobne, s vyčlenením úsekov jednotlivých vplyvov.

povrchová a podzemná voda

Z hodnotenia vyplýva, že podstatným vplyvom je odtok kontaminovaných zrážkových vôd do tokov, možnosť havárií a u podzemných vôd ovplyvnenie režimu, hlavne pri výstavbe tunelov.

biota

Nepriaznivé vplyvy vyplývajú hlavne z priameho narušenia a záberu biotopov a prerušenia migračných koridorov.

3) Vplyvy na krajinu

Neočakávajú sa výrazné negatívne vplyvy.

4) Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Negatívny vplyv bude hlavne na poľnohospodárstvo - prerušenie poľných ciest, záber pôdy..

5) Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Vyčlenené sú 2 úseky v ktorých sa kumuluje najviac negatívnych vplyvov. Dobre je spracovaná syntéza pozitívnych vplyvov.

Celkove ku kapitole III "Hodnotenie predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie a odhad ich významnosti" konštatujem, že dokumentácia spĺňa nároky na odbornú správnosť a úplnosť identifikácie a vyhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

d) POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Podklady pre vypracovanie Správy poskytol navrhovateľ - SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava, vstupné údaje o súčasnom stave životného prostredia v záujmovom území získali spracovatelia z jestvujúcich databázových zdrojov na OÚŽP Považská Bystrica, SHMÚ, IGHP Žilina, Geofondu Bratislava ako i z interných materiálov navrhovateľa a spracovateľa. Z ostatných podkladov možno uviesť napr. dokumentáciu Regionálneho územného systému ekologickej stability (R-ÚSES) okresu Žilina. Zoznam použitých podkladov

je uvedený v zozname textovej dokumentácie v kapitole VI. Doplňujúce informácie k zámeru.

Podklady a informácie na základe ktorých bola posudzovaná Správa vypracovaná, považujem z hľadiska posúdenia predpokladaných vplyvov plánovanej činnosti na životné prostredie za dostatočné.

Pre porovnanie vhodnosti variantov použili autori Správy 4 postupy :

- 1) Dopravná preferencia variantov
 - 2) Technicko - ekonomická preferencia variantov
 - 3) Environmentálna preferencia variantov
 - 4) Multikriteriálne hodnotenie variantov
- Voči metódam nemám výhrady.

**e) NÁVRH TECHNICKÉHO RIEŠENIA S OHĽADOM NA
DOSIAHNUTÝ STUPEŇ POZNANIA, VO VZŤAHU K
ZNEČISŤOVANIU A POŠKODZOVANIU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA**

Navrhnuté technické a technologické riešenia samotnej stavby ako aj opatrenia na elimináciu, resp. minimalizáciu predpokladaných negatívnych vplyvov na životné prostredie, plne zodpovedajú súčasnému stupňu poznania.

f) VARIANTY RIEŠENIA ČINNOSTI

Predkladané sú 2 varianty výstavby diaľnice v úseku. Výrazný rozdiel v technických parametroch, ekonomických ukazovateľoch a environmentálnych kritériách medzi variantmi nie je.

Porovnanie variantov je spracované v kapitole V. Správy.

- 1) Dopravná preferencia variantov
poradie - 2,1,0
- 2) Technicko - ekonomická preferencia variantov

- technické hľadisko - 2,1
ekonomické hľadisko - 1,2
- 3) Environmentálna preferencia variantov
ovzdušie - 1,2,0
hluk - 1,2,0
klíma - 0,1,2
horninové prostredie a reliéf - 1,2,0
pôda - 0,2,1
voda - 1-2,0
ochrana prírody - 0,2,1
biota - 0,2,1
lesy - 0,2,1
poľnohospodárstvo - 0,1,2
obyvateľstvo - 1,2,0
celkové poradie - 1,2,0
- 4) Multikriteriálne hodnotenie variantov
poradie - 1,2,0

Oceňujem prístup autorov k spracovaniu a prezentácii multikriteriálneho hodnotenia, ktoré je prezentované veľmi názorne a zrozumiteľne.

**g) NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO
ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTI**

- je spracovaný v kapitolách IV a VI časti C Správy o hodnotení. K návrhu nemám pripomienky.

ZÁVER

Správa je spracovaná na vysokej odbornej úrovni, veľmi prehľadne a zrozumiteľne.

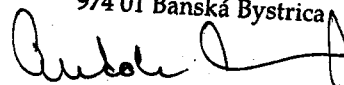
Doporučujem prijať závery Správy v plnom rozsahu.

Počet strán posudku : 9

V Banskej Bystrici, 15.01.1997

RNDr. Anton Auxt

HES-COMGEO spol. s r.o.
Horná 83
974 01 Banská Bystrica



ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
(NÁVRH)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava

2. Identifikačné číslo organizácie

00 33 28.

3. Oprávnený zástupca navrhovateľa

Doc. Ing. Ján Mikolaj, CSc., riaditeľ

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

DIAĽNICA D1 V ÚSEKU SVEREPEC - VIŠŇOVÉ

2. Účel

Diaľnica D1 v úseku Sverepec - Višňové, je súčasťou diaľničnej siete SR. Spolu s vybranými ťahmi cestnej siete bude tvoriť základnú komunikačnú kostru.

3. Užívateľ

Slovenská správa ciest Bratislava

4. Umiestnenie

Ďiaľnica nadväzuje na predchádzajúci úsek končiaci pri obci Sverepec. Koniec úseku je za Višňovým, odkiaľ bude nadväzovať úsek cez Malú Fatru po Martin. Trasa je vedená vo variantoch okolo, resp. cez Považskú Bystricu, údolím Váhu po Žilinu, ktorú obchádza z juhu a pokračuje po Višňové.

5. Termín začatia a ukončenia stavby

- začiatok výstavby rok 1998
- ukončenie výstavby rok 2002

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Navrhovaná diaľnica je v úseku Sverepec - Plevník-Drienové riešená v 5 variantoch. Ďalej - po Lietavskú Lúčku je trasa navrhovaná jednovariantne a odtiaľ po koniec úseku za obcou Višňové sú navrhované 2 varianty.

Základné údaje o variantoch v úseku Sverepec - Hričovské Podhradie sú v nasledujúcej tabuľke :

VARIANT	CELKOVÁ DĹŽKA (km)	Z TOHO (km)	
		TUNELY	MOSTY A ESTAKÁDY
V1	13.51900	2.860	5.2655
V1a	13.48700	3.400	5.2655
V2	12.68700	0.000	3.3710
V3	14.27400	1.600	3.6080
V4	15.90517	1.640	4.8000
Plevník- Podhradie	13.70000	nie je vyčlenené	

Pre úsek Hričovské Podhradie - Višňové sú údaje nasledovné :

VARIANT	CELKOVÁ DĹŽKA (km)	Z TOHO (km)	
		TUNELY	MOSTY A ESTAKÁDY
Spol.úsek	12.15000	2.970	3.5000
V1 (juh)	5.01000	0.000	1.9300
V2 (sever)	5.57000	0.000	1.9500

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Kedy a kto vypracoval zámer a správu o hodnotení

Zámer vypracovala firma PEDOHYG v máji 1995, zodpovedným riešiteľom bol RNDr. Anton Mocik, CSc.

Správa o hodnotení bola rozdelená na 2 samostatné časti. Prvá hodnotí úsek Sverepec - Hričovské Podhradie, druhá úsek Hričovské Podhradie - Višňové. Spracovateľom obidvoch častí je firma Pedohyg, zodpovedným riešiteľom a koordinátorom prvej časti bol Prof. RNDr. Ján Drdoš, DrSc a Mgr. Katarína Butkovská. Zodpovedným riešiteľom druhej časti bol RNDr. Anton Mocik, CSc, koordinátorom RNDr. Anton Darnady.

2. Rekapitulácia posudzovacieho procesu

Posúdenie predmetnej stavby prebehlo v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Vypracovaniu Správy predchádzali kroky v zmysle Zákona, t.j. vypracovanie Zámeru a následne určenie rozsahu hodnotenia. Zámer bol spracovaný v máji 1995 firmou Pedohyg, rozsah hodnotenia určil posudzujúci orgán - MŽP SR.

V Zámere boli predložené dve alternatívy riešenia, tzv. Rajecká a Považská alternatíva. Cieľom Zámeru (environmentálnej štúdie) bolo zhodnotiť vplyvy na životné prostredie pri vedení diaľnice považským, alebo rajeckým koridorom a vybrať environmentálne výhodnejšiu alternatívu.

Rajecká alternatíva bola vypracovaná v dvoch základných variantoch (I - Rajecký a II - Počarovský), ktoré sa podľa vedenia jednotlivých úsekov ďalej členia na subvarianty I, IA, IB, IC, ID, II, IIA, IIISj, IIISs.

Považská alternatíva je riešená ako variant I a IA. Podstatný rozdiel medzi variantom I a IA je vo vedení trasy cez, resp. okolo mesta Považská Bystrica.

V Zámere bola navrhnutá nasledovná environmentálna preferencia alternatív : 1. Považská alternatíva

2. Rajecká alternatíva

Na základe spracovaného Zámeru určil posudzujúci orgán (MŽP SR) rozsah hodnotenia, kde pre ďalšie posudzovanie bola určená Považská alternatíva vo variantoch vedených mimo mesta Považská Bystrica.

Predložená Správa (časť 1 a 2) hodnotí vplyvy diaľnice v úseku Sverepec - Višňové pričom trasa diaľnice je navrhovaná v piatich variantoch v úseku Sverepec - Plevník-Drienové. V úseku Plevník-Drienové - Lietavská Lúčka Podhradie je navrhované len jedno riešenie a v úseku Lietavská Lúčka sú navrhnuté 2 varianty.

3. Kedy a kto posúdil správu a aké boli stanoviská

K správe boli doložené stanoviská subjektov zúčastnených na posudzovaní predmetného zámeru a ostatných dotknutých orgánov a organizácií:

1 - Mestský úrad Považská Bystrica

Stanovisko je spracované veľmi podrobne. Obsahuje rozsiahlu dôvodovú správu a výpis z uznesenia mestského zastupiteľstva č. 75/1996.

Vlastné stanovisko obsahuje stručnú charakteristiku variantov, konštatovanie že Správa o hodnotení doporučuje pre realizáciu variant V2. Mesto vyjadruje nesúhlas s týmto návrhom a vyjadruje súhlas s realizáciou variantu V1a za nasledovných podmienok :

- realizovať prekládku cesty I/61 do doby realizácie výstavby diaľnice

- prefinancovať vypracovanie ÚP-SÚ v plnej výške.

2 - Ministerstvo obrany SR

- bez pripomienok ku správe

- 3 - Okresný úrad Považská Bystrica
 - odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva
 - súhlas s V1a
 - odbor regionálneho rozvoja a iných odvetvových vzťahov
 - súhlas s V1a, náhradné riešenie V4
 - odbor životného prostredia
 - preferuje V1a
- 4 - Obvodný banský úrad Prievidza
 - súhlasné stanovisko, požiadavka na prednostné využitie existujúcich lomov, zemníkov a štrkovísk
- 5 - pán Jozef Lovíšek, Považská Bystrica
 - proti V2
- 6 - Ing. Miroslav Gašík, Považská Bystrica
 - proti V2
- 7 - Obyvatelia Šoltésovej ulice, Považská Bystrica
(15 nečitateľných podpisov)
 - proti V2, za V1a
- 8 - Obvodný banský úrad Banská Bystrica
 - bez pripomienok
- 9 - Obec Plevník-Drienové
 - súhlasné stanovisko, s pripomienkami a podmienkami :
 - trasu V2 viesť ako V3,4
 - orniciu zo skrývok použiť na rekultiváciu v katastri obce
 - premostenie Váhu
 - posun trasy v km 11-12 = ochrana pred hlukom
 - križovatka Vrtižer križuje prívod vody do obce
 - riešiť otázku skládky
 - podjazd na poľnej ceste pri potoku Drienovka, odvedenie obecných odpadových vôd popod diaľnicu
- 10 - Občianska iniciatíva "Diaľnica pre ľudí, nie ľudia pre diaľnicu"
 - proti V2
- 11 - Okresný úrad Bytča - odbor katastrálny
 - bez pripomienok

12 - Obec Rosina

- nesúhlasné stanovisko s V2 (severný), súhlas s V1 (južný)

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval RNDr. Anton Auxt, 15.01.1997. Posudzovateľ bol zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na ŽP... 20.10.1995, pod číslom 52/95-OPV.

4. Kedy a ako bol zámer prerokovaný s verejnosťou a aké sú závery prerokovania

Zámer bol s verejnosťou prerokovaný na verejných prerokovaniach, ktoré zvolal navrhovateľ v spolupráci s obecnými a mestskými úradmi dotknutých obcí.

Verejné prerokovania sa konali :

05.11.1996, 16.30	- Dolný Hričov, Hričovské Podhradie
05.11.1996, 18.30	- Bytča
06.11.1996, 16.30	- Predmier
06.11.1996, 18.30	- Maršová-Rašov
07.11.1996, 16.30	- Plevník-Drienové
07.11.1996, 18.30	- Sverepec
11.11.1996, 15.00	- Žilina
11.11.1996, 18.00	- Višňové
12.11.1996, 15.00	- Turie
12.11.1996, 17.00	- Lietavská Lúčka
13.11.1996, 16.00	- Bitarová, Ovčiarsko, Hôrky
13.11.1996, 18.00	- Rosina
14.11.1996, 16.00	- Považská Bystrica

Z verejných prerokovaní vyplynulo, že občania v zásade s výstavbou diaľnice.

Občania Považskej Bystrice vyjadrili jednoznačný nesúhlas s vedením diaľnice cez mesto, variantom V2. Za prijateľný považujú variant V1a.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Environmentálne problémy navrhovanej stavby sa budú prejavovať počas výstavby aj počas prevádzky.

V etape výstavby z hľadiska hodnotených zložiek budú najviac ovplyvnené obyvateľstvo, biota, horninové prostredie a povrchové vody.

Obyvateľstvo bude najviac dotknuté vlastnou výstavbou, t.j. hlukom, prašnosťou, prevozom materiálov - zvýšenou dopravou. Vplyvy na obyvateľstvo budú najvýznamnejšie v Považskej Bystrici, bez ohľadu na zvolený variant.

Vplyvy na biotu spočívajú hlavne v narušení biotopov a prerušení biokoridorov.

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf spočívajú vo veľkom množstve zárezov, násypov a tunelov v trase. Tieto sú často situované v málo stabilných územiach, náchylných k vzniku svahových deformácií.

Ohrozenie povrchových vôd bude spôsobené splachmi rozrušenej zeminy, možným únikom ropných látok alebo prípadnými haváriami počas výstavby.

Nezanedbateľný je aj záber poľnohospodárskej pôdy.

Vplyvy na obyvateľstvo budú počas prevádzky prevažne pozitívne - odľahčenie jestvujúcej cestnej siete, zrýchlenie a skvalitnenie dopravy a pod. Negatívne bude ovplyvnená časť obyvateľstva v bezprostrednej blízkosti diaľnice. Ovplyvnenie bude hlukom a emisiami. V oblasti Považskej Bystrice z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je najvýhodnejší variant 1a, najnevýhodnejší variant 2. V oblasti Višňového je výhodnejší variant 1.

Vplyvy prevádzky diaľnice na ostatné zložky životného prostredia sú v podstate rovnocenné, len s malými rozdielmi v jednotlivých kritériách. Tieto vplyvy sú eliminovateľné navrhovanými opatreniami.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti a odporúčaný variant

Predkladaných je 5 variantov výstavby diaľnice v úseku Sverepec - Plevník-Drienové, ktoré pokračujú ako jeden variant v úseku Plevník-Drienové - Lietavská Lúčka, kde sa začínajú dva varianty po Višňové.

Úsek Sverepec - Plevník-Drienové

Varianty 1, 3, 4 boli navrhnuté v súlade s určením rozsahu hodnotenia. Variant V1a bol doplnený na základe zistenia nepriaznivých pomerov v trase variantu V1. Variant V2 bol doplnený na základe jeho technickej a ekonomickej výhodnosti.

Výrazný rozdiel je v technických parametroch a ekonomických ukazovateľoch, v prospech variantu V2.

Variant V1 je prakticky nerealizovateľný, vzhľadom na rozsiahle zosuvy v trase.

Stanovené poradie vhodnosti variantov je V1a, V2, V1, V3, V4.

Vzhľadom na veľké rozdiely v technicko-ekonomickej realizovateľnosti jednotlivých variantov a výrazne negatívne stanovisko obyvateľov k technicky prijateľnejším variantom doporučujem rozhodnutie o výbere variantu podmieniť dopracovaním niektorých podkladov zo strany navrhovateľa, projektanta a aj z oblasti posudzovania vplyvov na ŽP. Ide predovšetkým o nasledovné :

- spresniť geologické pomery, hlavne v trase V1, V1a a V4 (geofyzikálne merania, max. orientačný ig. prieskum)
- dopracovať technické riešenie V2 o navrhované opatrenia
- posúdiť vplyvy takto navrhnutej stavby V2
- prehodnotiť vplyvy V4, hlavne na biotu, ale aj abiotický komplex
- realizovať pre potreby posúdenia vplyvov priame merania v dotknutom území (emisie, hluk, klimatické pozorovania..)

- hľadať možnosť zosúladenia technických a ekonomických kritérií (nový variant).

Úsek Plevník-Drienové - Lietavská Lúčka

Voči úseku Plevník-Drienové - Lietavská Lúčka v podstate nie sú výhrady. Pri zohľadnení podmienok a opatrení doporučujem vydať pre tento úsek súhlasné záverečné stanovisko.

Úsek Lietavská Lúčka - Višňové

Na základe hodnotenia vplyvov na životné prostredie je v tomto úseku prijateľnejší variant č.1. **Záverečné stanovisko k variantu 1 je kladné.**

2. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z výsledkov environmentálneho hodnotenia, stanovísk dotknutých orgánov a obyvateľstva vyplynuli návrhy opatrení, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy a realizácie stavby. Jedna sa o tieto podmienky:

- vypracovanie novej, resp. úprava ÚPD dotknutých obcí
- odvedenie dopravy počas výstavby na cesty mimo obytných plôch
- výstavba protihlukových stien vo vytýčených úsekoch
- vykonanie podrobného inžinierskogeologického prieskumu
- vykonať hydrogeologický prieskum zameraný okrem iného aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia, v prípade V1a na ovplyvnenie minerálnych vôd.
- zmeniť spôsob hospodárenia v pásme ovplyvnenom diaľnicou (cca 50 m od jej okrajov). Pri záberoch pôdy treba postupovať diferencovane a v individuálnych prípadoch zvážiť aj možnosť náhrad vo forme náhradných pozemkov.
- oplotenie diaľnice

- zachovanie, resp. vytvorenie náhradných biokoridorov
- zohľadniť plán "zosplavnenia" Váhu
- dodržiavať Nariadenie vlády SR č. 606/1992 o nakladaní s odpadmi.

- pri vypracovaní havarijného plánu pre výstavbu a prevádzku diaľnice, riešiť tieto najzávažnejšie problémy:

- zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom a materiálom zo zemných prác,

- únik ropných a iných znečisťujúcich a nebezpečných látok.

- pri zásahoch do vodných tokov dodržiavať nasledovné zásady:

- stavebné dvory a sklady stavebných materiálov umiestniť mimo blízkosti vodných tokov a po ukončení stavebnej činnosti zabezpečiť vrátenie územia do pôvodného stavu

- zvýšenú prašnosť počas stavebných prác eliminovať alebo zmierniť skrápaním staveniska. V daždivom počasí zamedziť znečisťovaniu komunikácií

- vo vymedzených úsekoch vybudovať protihlukové steny

- zabezpečiť zachytávanie a predčistenie dažďových vôd z povrchu diaľnice a ich odvedenie do vhodných recipientov

3. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane

zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona NR SR č.127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe výsledkov Správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov verejných prerokovaní, a posudku. S predkladaným zámerom výstavby (okrem úseku Sverepec - Plevník-Drienové) súhlasia všetky príslušné, povoľujúce a dotknuté orgány. Ich pripomienky sú zohľadnené v bode 2 Záveru.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Pre monitorovanie je potrebné vypracovať samostatný projekt, ktorým by mal obsahovať:

- monitorovanie kvality a hladiny podzemných vôd na existujúcich zdrojoch podzemnej vody (a vybudovanie monitorovacieho systému pre diaľnicu v úseku dotýkajúcom sa vodného zdroja Predmier, prípadne PHO kúpeľov Nimnica) a to pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice,
- monitorovanie fyzikálno-chemických vlastností vôd stekajúcich z povrchu diaľnice,
- monitorovanie hluku z dopravy,
- monitorovanie znečistenia ovzdušia vplyvom dopravy v blízkosti sídiel.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľa záverečného stanoviska

2. Potvrdenie správnosti údajov

3. Dátum záverečného stanoviska