

Obrázky

Obr.č. 1: Hierarchické usporiadanie kritérií

Obr.č. 2: Hodnoty negatívnych preferenčných vplyvov jednotlivých variantov obchvatu Višňového

Obr.č. 3: Syntetické hodnoty negatívnych vplyvov na ŽP variantov obchvatu Višňového

Obr.č. 4: Štruktúra kritérií I. a II. úrovne

Obr.č. 5: Štruktúra kritérií I. - III. úrovne

Obr.č. 6: Výsledky výpočtu hierarchického usporiadania variantov obchvatu Višňového

Obr.č. 7: Syntetické preferenčné hodnoty variantov obchvatu Višňového

Obr.č. 8: Analýza citlivosti pre výsledné vypočítané riešenie

Obr.č. 9: Analýza citlivosti pre situácie zväčšovania váh v zložke doprava, obyvateľstvo, abiokomplex

Obr.č. 10: Analýza citlivosti pre situácie zväčšovania váh v zložke biota, urbánny komplex, technicko - ekonomické ukazovatele

Obr.č. 11: Grafy váh indikátorov pre zložky životného prostredia dotknutého územia diaľnice D1 Hričovské podhradie - Višňové

X. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie**1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE****Názov**

Diaľnica D1 v úseku Hričovské Podhradie - Višňové

Účel

Účelom stavby je vybudovanie rýchlostnej komunikácie - diaľnice, v optimálnej trase z hľadiska plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

Umiestnenie

Trasa diaľnice je umiestnená na území okresu Žilina.

Varianty diaľnice sa katastrálne dotýkajú územia nasledovných obcí:

- Dolný Hričov, Ovčiarsko, Bitarová, Brezany, Žilina, Lietavská Lúčka, Turie, Rosina Višňové

Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Diaľnica D1 v úseku Višňové - Martin je súčasťou diaľničného ťahu D1 štátna hranica SR/ČR - Trenčín - Žilina - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov - Košica - štátna hranica SR/Ukrajina, ktorý je súčasťou európskeho cestného ťahu E50 Brest - Paríž - Nürnberg - Plzeň - Brno - diaľnica D1 na Slovensku - Mukačevo.

Na trase diaľnice D1 sú z celkovej plánovanej dĺžky cca 392 km ukončené a prevádzkované 2 úseky (Ivachnová - Hybe a Prešov - Budimír), s celkovou dĺžkou 53,9 km. V ostatných úsekoch je diaľková doprava v ťahu diaľnice D1 vedená cestami I. triedy I/61 a I/18, ktoré v mnohých úsekoch

svojou kapacitou nevyhovujú dopravnému zaťaženiu a výhľadovej intenzite dopravy, prechádzajú prevažne intravilánmi miest a obcí, čím značnou mierou prispievajú k znehodnocovaniu životného prostredia a ohrozujú zdravie a bezpečnosť obyvateľov.

Stručný opis technického riešenia

Predmetný úsek diaľnice nadväzuje v smere od západu na úsek D1 Sverepec - Hričovské Podhradie. v km 24,250. Charakter nadviazania nie je v súčasnosti jasný, nakoľko nie je rozhodnuté o mieste napojenia diaľnice D18 (v smere na Poľskú republiku) na diaľnicu D1.

Realizácia „západného obchvatu Žiliny“ vyvolá v priestore Hričovského Podhradia umiestnenie diaľničnej križovatky. V prípade „východného obchvatu Žiliny“ sa v Hričovskom Podhradi odohrá napojenie súčasnej cesty I/18 a jednou z možností umiestnenia diaľničnej križovatky s D18 je priestor v oblasti Višňového, na konci posudzovaného úseku.

Podľa súčasne hodnoteného zámeru diaľnica z priestoru križovatky v Hričovskom Podhradi prekleňuje mostným objektom poľnohospodársky areál a cestu I/18, opúšťa údolie Váhu a vchádza do doliny bezmenného potoka v lokalite Dúbravka, kde je trasa vedená násypom. V úseku km 24,450 - 28,000 bola v priebehu spracovania správy o hodnotení trasa nepatrne modifikovaná (posun cca 100 m južnejšie). Modifikáciou boli eliminované environmentálne problémy, ktoré vznikali pôvodným smerovaním diaľnice a lokalizáciou portálu tunela Ovčiarsko (pri pôvodnom situovaní portálu vznikali enormné výkopy, spojené s problémami odvedenia povrchových vôd). Modifikáciou sa trasa dostáva na ľavú stranu uvedenej doliny a portál tunela Ovčiarsko je umiestnený v ľavostrannom svahu, v km cca 26,250. Tunelom Ovčiarsko dĺžky 2 200 m sa trasa diaľnice prekonáva masív bradlového pásma a dostáva sa do Žilinskej kotliny, kde vedie pozdĺž obce Bitarová širokým údolím Bitarovského potoka, v striedaní násypov, zárezov a mostných objektov. V km 33,630 - 34,400 prekonáva morfológický výbežok Dúbravy tunelom Žilina, dĺžky 770 m. Po vyústení z tunela sa trasa dostáva do doliny Rajčianky, ktorú prekleňuje medzi sídlami Lietavská Lúčka a Bytčica mostným objektom dĺžky cca 750 m. Po prekonaní údolia sa trasa diaľnice dostáva do pahorkatinnej časti predhoria Malej Fatry. V priestore východne od Lietavskej Lúčky je navrhnutá križovatka s cestou I/64 - južný privádzač Žilina.

Od tejto križovatky, približne od km 36,300 je vedenie diaľnice variantné. Pôvodný variant (variant 1) je vedený južne od obce Višňové, v kombinácii násypov, zárezov a mostov a končí v predpokladanej diaľničnej križovatke D1/D18 v km 41,410. V priebehu spracovania správy o hodnotení

bolo spracované nové riešenie - variant 2 (pozri dopravné aspekty zámeru). Variant 2 - severný obchvat obce Višňové vedie od križovatky v Lietavskej Lúčke prelukou medzi obcami Višňové a Rosina, kde prekonáva údolie potoka Rosinka mostným objektom dĺžky cca 750 m. V priestore severne od Višňového je navrhnutá križovatka - juhovýchodný privádzač Žilina. Variant 2 končí v km 41,970 v portáli tunela „Višňové“, ktorý je navrhnutý v ďalšom úseku diaľnice D1 Višňové - Martin.

Prehľad technických údajov o posudzovanom úseku uvádzame v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka č. 70: Technické údaje o posudzovanom úseku

Variant	Dĺžka úseku (km)	Dĺžka hlavných objektov (m)				Plocha vozovky (m ²)	Počet odpočívadiel
		Mosty	Tunely	Zárezy	Násypy		
Spol. úsek	12,150	3 500	2 970	1 850	4 080	249 075	1
Variant I	5,010	1 930	-	2 300	1 350	102 705	1
Variant II	5,570	1 950	-	1 920	2 300	114 185	-

Dopravné aspekty zámeru

Oproti spracovanému zámeru došlo k zmene v trasovaní diaľnice D1 v úseku medzi križovatkou v Lietavskej Lúčke a vstupom do tunela Višňové. Návrh severného obchvatu Višňového (variant 2 - Geoconsult, júl 1996) vychádzal z UŠ VÚC okresu Žilina a bol koncepčne potvrdený v dopravnoinžinierskej štúdii „Posúdenie širších dopravných vzťahov diaľničných prepojení D1 a D18 v rámci žilinského regiónu“ (Enviconsult, júl 1996). Variant 2 má svoje opodstatnenie hlavne v prípade realizácie tunelového variantu diaľnice D1 v úseku medzi Višňovým a Martinom. Juhovýchodný privádzač do Žiliny vedený od križovatky navrhutej v km 39,33 totiž zníži neúnosnú dopravnú záťaž na južnom privádzači (Lietavská Lúčka), ktorá by si vynútila okrem iného vybudovanie šesťpruhovej komunikácie. Ak by došlo v nasledujúcom úseku diaľnice k výberu úžinového variantu, nemá variant 2 opodstatnenie z titulu odľahčenia južného privádzača, nakoľko značnú časť dopravnej záťaže preberie východný privádzač (križovatka D1 s I/18). Preto bolo variantné riešenie diaľnice D1 viazané len na prípad, že pri hodnotení úseku Višňové - Martin bude odporučený pre výstavbu tunelový variant. V prípade, že z daného hodnotenia výjde ako výhodnejší úžinový variant bude považovaný úsek Lietavská

Lúčka - Višňové za invariantný a bude odporúčané napojiť úžinový variant na riešený variant 1. Existuje ešte eventuálna možnosť napojenia úžinového variantu na navrhovanú križovatku v km 39,33 a odtiaľ ho viesť tak, aby obišiel Straňavy zo západnej strany.

2. SYNTÉZA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Kapitola je zameraná na sumarizáciu významných vplyvov, ktorých analýza bola vykonaná v predchádzajúcich kapitolách a podáva ich územný priemet, ktorého grafické vyjadrenie možno sledovať na výkrese 3.2.

Vplyvy na sociálne prostredie a funkčné využitie územia

Pozitívne vplyvy

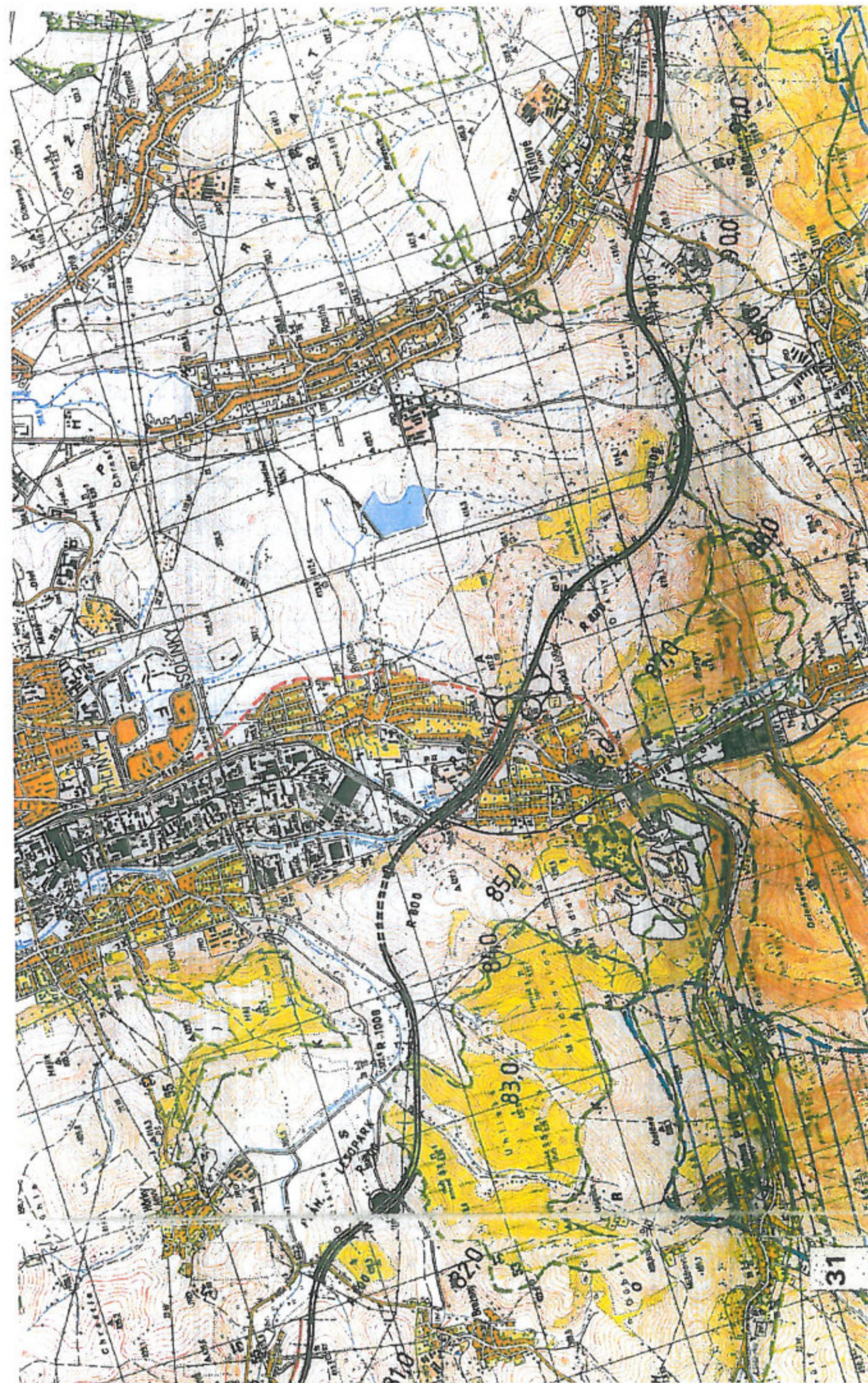
Hlavné očakávané pozitívne vplyvy výstavby diaľnice na sociálne prostredie možno zhrnúť do nasledovných bodov:

- prebratie dopravnej záťaže v hlavnom dopravnom ťahu západ - východ z existujúcej cestnej siete, ktorá vedie intravilánom obcí Hričovské Podhradie, Dolný Hričov, Horný Hričov a Žilina, resp. v ich tesnej blízkosti a s tým súvisiace zlepšenie stavu životného prostredia v sídlach, z hľadiska hlukovej a exhalačnej záťaže, bezpečnosti dopravy a celkovej pohody a kvality života
- skvalitnenie dopravy, s priaznivým dopadom na emotívnu stránku psychiky človeka
- priaznivý vplyv na rozvoj regiónu a s tým spojený priaznivý vplyv na sociálne postavenie obyvateľstva.

Negatívne vplyvy

Spoločný úsek

- záber PPF 25,9 ha
- záber LPF 2,5 ha
- križovanie poľnohospodárskeho areálu v Hričovskom Podhradí v km 24,9-25,1 mostným objektom, s asanáciou 2 objektov
- zásah do okrajovej časti záhradkársky využívannej lokality v km 25,7-26,0
- križovanie poľnohospodárskeho areálu v Bitarovej v km 29,7-29,8 mostným objektom
- križovanie priemyselného areálu v Lietavskej Lúčke, v km 34,9-35,2 mostným objektom



- kontakt s navrhovanou prímestskou rekreačnou oblasťou a lesoparkom Uhliská a Malchovica v km 31,0-33,0
- pohľadová exponovanosť a bariérový efekt spôsobený vedením trasy diaľnice v kontakte s obcou Bitarová a čiastočne aj Lietavská Lúčka a Žilina - Bytčica
- asanácia 2 rodinných domov v Lietavskej Lúčke
- ovplyvnenie obyvateľstva hlukom, v prípade nerealizovania protihlukových zábran

Tabuľka č. 71: Ovpľyvnenie obyvateľstva hlukom v prípade nerealizovania protihlukových zábran - spol. úsek

Sídlo	r.2005	r.2015	r.2025
Hričovské Podhradie	80	128	168
Bitarová	320	490	546
Žilina - Bytčica	160	280	396
Lietavská Lúčka	820	1 240	1 360

V prípade realizácie protihlukových clón bude vplyv eliminovaný.

Variant 1

- záber PPF 28,5 ha
- záber LPF 1,0 ha
- likvidácia poľného letiska križovatkou - JV privádzač Žilina
- ovplyvnenie obyvateľstva hlukom, v prípade nerealizovania protihlukových zábran

Tabuľka č. 72: Ovpľyvnenie obyvateľstva hlukom v prípade nerealizovania protihlukových zábran - variant 1

Sídlo	r.2005	r.2015	r.2025
Višňové	188	690	1 210

V prípade realizácie protihlukových clón bude vplyv eliminovaný.

Variant 2

- záber PPF 24,5 ha (pri navrhovanej modifikácii vedenia diaľnice v zosuvných územiach severne od Višňového estakádou bude záber výrazne nižší)
- potenciálna asanácia 1 rodinného domu v Rosine
- pohľadová exponovanosť pri premostení doliny potoka Rosinka obyvateľmi obcí Višňové a Rosina
- ovplyvnenie obyvateľstva imisiami z dopravy

Tabuľka č. 3: Ovplyvnenie obyvateľstva imisiami z dopravy

Sídlo	r.2005	r.2015	r.2025
Rosina a Višňové	40	0	18

- ovplyvnenie obyvateľstva hlukom, v prípade nerealizovania protihlukových zábran

Tabuľka č. 4: Ovplyvnenie obyvateľstva hlukom v prípade nerealizovania protihlukových zábran - variant 2

Sídlo	r.2005	r.2015	r.2025
Rosina	940	940	940
Višňové	720	720	720

Realizáciou protihlukových clón dôjde k zmierneniu vplyvu, a to rozdielne od výhľadovej intenzity dopravy. Výpočet je urobený pre najhorší stav, ktorým je dopravná záťaž 41 645 vozidiel/24 hod v roku 2025. Pri tejto intenzite výstavba protihlukových zábran nepostačuje na úplnú elimináciu hlukovej záťaže, avšak pre tento stav je už uvažované s realizáciou juhovýchodného privádzača Žilina, ktorý znižuje dopravnú záťaž v úseku medzi juhovýchodným a južným privádzačom Žilina na 25 800 vozidiel/24 hod. Pri tejto intenzite dopravy je navrhovaná výstavba protihlukových clón postačujúca pre elimináciu hluku na požadovanú úroveň.

Porovnanie s nulovým variantom

V porovnaní s nulovým variantom dôjde k zlepšeniu stavu z hľadiska počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom a imisiami z dopravy, ako aj ostatných aspektov uvedených pri hodnotení pozitívnych vplyvov.

Tabuľka č. 5: Počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom - súčasný stav

nulový variant	
súčasný stav	7 614
rok 2025	9 650

Tabuľka č. 6: Počet obyvateľov zasiahnutých vplyvom imisii v nadlimitnej koncentrácii

	nulový variant	zostatková doprava
súčasný stav	4 000	-
rok 2005	4 600	3 500
rok 2015	0	0
rok 2025	1 800	900

Vplyvy na prírodné prostrediePozitívne vplyvy

Výstavba diaľnice nebude mať priame pozitívne vplyvy na prírodné prostredie. Tieto možno očakávať iba pri porovnaní s nulovým variantom, vychádzajúc z navrhovaného technického riešenia, rešpektujúceho požiadavky ochrany životného prostredia (napr. odkanalizovanie diaľnic, budovanie priechodov pre migráciu živočíchov a pod.).

Negatívne vplyvySpoločný úsek

- kontakt trasy diaľnice s okrajovou časťou CHKO Strážovské vrchy a provincionálnym biocentrom Súľovské skaly, v km 25,9-26,6, bez výrazného ovplyvnenia prevádzkou diaľnice
- križovanie nadregionálneho biokoridoru spájajúceho Súľovské vrchy s Javorníkmi a Kysuckou vrchovinou, v tom istom úseku. Vzhľadom k tomu, že v tomto úseku je trasa vedená z väčšej časti v tuneli, výraznejšie ovplyvnenie biokoridoru sa predpokladá iba v období výstavby
- výrazné ovplyvnenie cennejších biotopov v lokalite východne od Brezian (km 31,2-31,6)
- a v oblasti Bitarovského potoka (km 33,0-33,5)
- zásah do brehových porastov Rajčianky v úseku km 34,7-35,6
- vedenie trasy diaľnice v nestabilnom území s celkovou dĺžkou cca 1 100 m

Variant 1

- vedenie trasy v kontakte s ekotonom Lúčanskej Malej Fatry a vytváranie bariéry v migračnom koridore
- vedenie veľkej časti trasy diaľnice v geologicky nevhodnom prostredí

Variant 2

- vedenie veľkej časti trasy diaľnice v geologicky nevhodnom prostredí

Porovnanie s nulovým variantom

V porovnaní s nulovým variantom dochádza k významnejším zásahom do krajiny, i pri uvažovanej rekonštrukcii existujúcej cestnej siete.

Iné vplyvy

- kontakt s nepovolenou skládkou domového a stavebného odpadu na brehu Rajčianky, po vyústení diaľnice z tunela Žilina (potreba sanácie časti skládky)

3. NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Porovnanie variantov bolo vykonané tromi spôsobmi:

- 1/ Tzv. indikátorovými tabuľkami na základe hodnotenia vplyvov zložiek životného prostredia podľa informácií uvedených v kapitolách III.1. -5. s váhovaním (vrátane nulového variantu) na príčpe porovnávania (horší - 3 body, lepší - 2 body, najlepší - 1 bod);
- 2/ Empiricky stanovenými preferenciami so stanovením poradia vhodnosti a uvažovaním „spoločenskej hodnoty“ neakčného variantu na základe úvahy, či v danej zložke životného prostredia existuje závažný dôvod, ktorý by znemožňoval realizáciu diela, alebo taký argument, na základe ktorého je nulový variant vždy výhodnejší;
- 3/ Multikriteriálnej analýzy založenej na metóde Analytical Hierarchy Process uvažujúcej s komplexom dopravných, technicko - ekonomických aspektov, aspektov obyvateľstva, abio- a biokomplexu, resp. urbánneho prostredia.

Z týchto hodnotení vychádzajú nasledovné závery:

1/ Nulový variant na základe prognóz realizovaných pre región Žiliny v rozhodujúcich ukazovateľoch - emisie, hluk - nie je akceptovateľný ani z environmentálneho hľadiska.

2/ Environmentálne sú oba varianty obchvatu Višňového približne porovnateľné.

Mierne výhodnejší je variant 1.

3/ Na základe

- podobných environmentálnych podmienok,
- dopravného napojenia na Žilinu /JV privádzačom/,
- dopravného napojenia na úsek D1 Višňové - Martin najmä pri definitívnom výbere tunelového variantu,
- technických podmienok tohto dopravného napojenia (v prípade V1 by bolo potrebné budovať tunel popod Valentínov diel v prostredí akumuláčnej oblasti vodných zdrojov a prekleňovať dolinu Višňovského potoka plánovanú pre zriadenie prímestskej rekreačnej zóny),
- požiadavky Višňového pre severné trasovanie,

**je možné konštatovať
i environmentálnu akceptovateľnosť variantu 2.**