

Slovenská správa ciest, Továrenská 7, Bratislava, 813 44

ZÁMER

VÝSTAVBY DIAĽNICE D 1 SVEREPEC - VIŠŇOVÉ

východisková environmentálna štúdia

ABSTRAKT

Spracovateľ : P E D O H Y G,
Mlynská dolina B1/304
Bratislava, 842 15

Zodpovedný riešiteľ : RNDr. Anton Mocik, CSc.

Koordinátor : Prof. RNDR. Ján Drdoš, DrSc.

Bratislava, máj 1995

3	I. ZAKLADNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVATEĽOVI
3	11.1-13. ZAKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE
10	11.14. DOPRAVNÉ POSÚDENIE ZÁMERU DIAĽNICE D 1
10	11.14.1 Analýza súčasného stavu riešeného územia
10	11.14.2 v cestnej doprave
16	11.14.2 Prognóza rozvoja cestnej dopravy
23	11.14.3 Prognóza pri realizácii diaľnice
28	11.14.4 Porovnanie a zhodnotenie alternatív
30	11.15. VYMEDZENIE DOTKNUTÉHO ÚZEMIA
31	11.16. ENVIRONMENTÁLNE VÝHODY A NEVÝHODY NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV
42	11.17. ENVIRONMENTÁLNE PREFERENCIE ALTERNATÍV
42	11.18. POSÚDENIE SÚĽADU NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV S ÚPD
43	11.19. MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV
44	11.20. VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU VPLYVY SPÔSOBIŤ S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
45	11.21. NÁVRH DALŠIEHO POSTUPU HODNOTENIA VPLYVOV ZÁMERU D 1 SVREPEEC - VIŠŇOVÉ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
46	11.22. MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE ALTERNATÍV

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

I.1. Názov

Slovenská správa ciest

I.2. Identifikačné číslo

00 33 28

I.3. Sídlo navrhovateľa

Továrenska 7, 813 44 Bratislava

I.4. Oznámenie oprávneného zástupcu navrhovateľa

Doc. Ing. Ján Mikolaj, CSC.

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

II.1. Názov

Diaľnica D 1, úsek Sverepec - Višňové

a) Sverepec - Považská Bystrica - Jasenové - Turie - Višňové (Rajecká alternatíva)

b) Sverepec - Považská Bystrica - Bytča - Žilina - Višňové (Považská alternatíva)

II.2. Účel

Diaľnica D 1 v úseku Sverepec - Višňové je súčasťou diaľničného ťahu D 1 štátna hranica Slovensko/Česko - Trenčín - Žilina - Liptovský Mikuláš - Poprad - Prešov - Košice - štátna hranica Slovensko/Ukrajina, ktorý je na území Slovenska navrhnutý v trase európskeho cestného ťahu E 50 Brest - Paríž - Nürnberg - Plzeň - Brno - územie Slovenska - Mukačevo.

Diaľnica D 1 v úseku Žilina - Sverepec je súčasne trasou európskeho cestného ťahu E 75 Gdaňsk - Lodž - Český Tešín - Žilina - Bratislava - Budapešť - Beograd - Atény, cesta E 75 je zároveň súčasťou transeurópskej magistrály (TEM) Sever - juh.

Z celkovej plánovanej dĺžky diaľnic cca 660 km na území Slovenskej republiky je k roku 1995 vybudovaných a prevádzkovaných 198 km, z toho na ťahu D 1 z celkovej plánovanej dĺžky 391 km sú v prevádzke úseky:

- Ivachnová - Hybe dĺžky 34,5 km,
- Prešov - Budimír dĺžky 19,4 km, t.j. spolu 53,9 km (obchvat Trenčína)
- rozostavaných je 17,5 km (obchvat Trenčína)

V predmetnom úseku doprava smeruje prevažne po ceste I/61 (medzi Trenčínom a Žilinou), tento úsek patrí medzi najzaťaženejšie cestné komunikácie na území Slovenska.

Diaľnicu D 1 v úseku medzi Sverepcom a Višňovým je možné v zásade riešiť v dvoch zásadných trasách:

- v polohe tzv. Rajeckej alternatívy
- v polohe tzv. Považskej alternatívy.

Obidve základné trasy sú technicky riešené vo viacerých subvariantoch a variantoch, Rajecká v deviatich a Považská vo dvoch variantoch.

Účelom stavby diaľnice v úseku Sverepec - Višňové je nahradenie dopravne menej kapacitných ciest I.a II. triedy, oveľa kvalitnejšou a kapacitnejšou cestnou komunikáciou - diaľnicou, ktorá sa už dnes ukazuje ako nevyhnutné riešenie.

Tým sa umožní rýchlejšie a kvalitnejšie prepojenie hlavného mesta SR Bratislavy so Stredným a Severným Považím a príslušnými časťami Slovenska a prispeje sa aj k skvalitneniu dopravy na medzinárodných cestných ťahoch E 75 a E 50.

Predmetná štúdia má za cieľ zhodnotiť navrhované variantné riešenia diaľnice a pomôcť vybrať optimálnu trasu diaľnice v danom úseku z hľadiska celospoločenských prínosov na základe environmentálneho vyhodnotenia, vrátane dopravných a technicko-ekonomických aspektov.

II.3. Projektant technického riešenia

Dopravoprojekt a.s. Bratislava
Státní ústav dopravního projektování Praha

II.4. Užívateľ

Slovenská správa ciest
Továrenská 7
813 44 Bratislava

II.5. Charakter činnosti

Nová činnosť (výstavba diaľnice)

II.6. Miesto realizácie

a) Rajecká alternatíva

Okresy: Považská Bystrica, Žilina
Katastrálne územia: Sverepec, Dolný Moštenec, Považská Bystrica, Zemianský Kvašov, Počarová, Prečín, Bodiná, Malé Lednice, Veľká Čierna, Malá Čierna, Rajec, Jasenové, Kľače, Zbyňov, Korská, Rajecké Teplice, Poluvsie, Stránske, Turie a Višňové.

b) Považská alternatíva

Okresy: Považská Bystrica, Žilina
Katastrálne územia: Sverepec, Považská Bystrica, Orlové, Sebeštanová, Považská Teplá, Plevník-Drienové, Rašov-Maršová, Predmier, Bytča, Dolný Hričov, Hričovské Podhradie, Ovčiarsko, Bitarová, Brezany, Žilina, Lietavská Lúčka, Turie a Višňové.

II.7. Termín začatia a ukončenia činnosti

Termíny vyplývajú z harmonogramu investorskej prípravy diaľničných stavieb SR. V súčasnosti sú reálne :

Začiatok výstavby: 05/1997
Ukončenie výstavby: 12/2000

II.8. Stručný opis technického a technologického riešenia stavby

Predmetom posúdenia východiskovej environmentálnej štúdie je spolu 11 variantov trasy diaľnice v úseku medzi Sverepecom a Višňovým, ktoré zadala Slovenská správa ciest. Tento súbor 11-tich variantoch vzišiel z dlhoročného procesu posudzovania a postupného vylučovania viac ako 30 rôznych variantov smerového a výškového vedenia trasy diaľnice D1.

Z tohto počtu 9 variantov smeruje na Rajec, sú posudzované súhrnne ako tzv. Rajecká alternatíva a dva varianty v smere na Bytču - tzv. Považská alternatíva.

Všetkých 11 variantov začína v km 50,5 východne od obce Sverepec v nadväznosti na riešenie stavby diaľnice D 1 v úseku Ladce - Sverepec zo ŠSS. Diaľnica D 1/D 61 hranica ČR/SR - Považská Bystrica (SUDOP, 1986).

Ukončenie všetkých 11 variantov je uvažované na moste nad potokom južne od obce Višňové v km 5,610 pracovného staničenia zo ŠSS diaľnice D 1 v úseku Poluvsie - Ivachnová (príloha č.D-2/1). Nakoľko všetky varianty majú rozdielnú dĺžku, staničenie koncov úseku je dokumentované v tabuľke č.1 spolu s inými technickými údajmi.

Celkove je každý z variantov skrátenejší oproti poskytnutým technickým dokumentáciám o 0,621 km vzhľadom k určeniu začiatku úseku posudzovania nasledujúceho diaľničného úseku D 1 Višňové - Martin, ktorý je zároveň koncom úseku posudzovaných variantov v úseku Sverepec - Višňové.

Rajecká alternatíva

Trasa Rajeckej alternatívy (9 variantov) začína pri Sverepci, obchádza južne Považskú Bystricu, zásadne smeruje na severovýchod, obchádza Rajec zo severu a Rajecké Teplice z juhu a končí južne od Višňového.

Základom všetkých 9 alternatív (I, IA, IB, IC, ID, II, IIA, IIISj, IIISs) sú prevažne variant I a v menšej miere variant II.

Variant I je v poskytnutej technickej štúdii dokumentovaný ako červený dĺžke 32,190 km v staničení km 50,5 - 82,690.

Variant II je v poskytnutej technickej štúdii znázornený modrou farbou dĺžke 34,476 km, z ktorého 14,586 km je alternatíva červeného variantu v jeho staničení v km 55,2 - 67,5.

Varianty IA, IIB, IC a ID sú v krátkych úsekoch alternácie variantu I.

Variant IA rieši alternatívne variant I v jeho staničení v km 58,5 až 61,00, úsekom dlhým 2,60 km.

Variant IB v staničení km 67,5 až 71,0, v úseku dĺžky 2,486 km.

Variant IC v staničení km 72,0 - 75,5, v úseku dĺžky 3,253 km.

Variant ID v staničení km 79,5 - 82,690, v úseku dĺžky 3,457 km.

Variant IIA alternuje variant II v jeho staničení km 56,5 - 62,0, v úseku dĺžky 5,621 km.

Variant IIISj pozostáva z úsekov:

- km 50,5 - 55,2 totožný s variantom I
- km 55,2 - 63,0 totožný s variantom II
- km 63,0 - 76,9 (km 74,2 variantu I). úsek je prevzatý zo

"ŠSS diaľnice D 1 Považská Bystrica - Poluvsie, južná alternatíva", ktorú vypracoval SUDOP Praha, t.j. Sj=SUDOP južná

- km 76,9 - 85,39 totožný s variantom I (km 74,2 - 82,69).

Variant IIISs pozostáva z úsekov:

- km 50,5 - 62,0 totožný s variantom I

- km 62,0 - 68,975 (km 71,04 variantu IIISj) úsek prevzatý zo " ŠSS diaľnice D 1 Považská Bystrica - Poluvsie, severná alternatíva", ktorú vypracoval SUDOP Praha, t.j. Ss=SUDOP severná

- km 68,975 - 83,325 je totožný s variantom IIISj v jeho staničení v km 71,04 - 85,39.

Všetkých 9 variantov má kvalitatívne rovnaké prepojenie na cestnú sieť a to v križovatkách v staničení variantu I:

- "Považská Bystrica" km 53,50

- "Jasenové" km 71,45

- "Turie" km 77,70.

Ďalšia križovatka je riešená pri Višňovom v km cca 83,25, táto je však predmetom posudzovania úseku D 1 Višňové - Martin.

Technická náročnosť trás jednotlivých variantov diaľnice je dokumentovaná údajmi o počte a celkovej dĺžke tunelov a mostov na diaľnici v tab.č.1.

Považská alternatíva

Má začiatok pri Sverepci, dotýka sa Považskej Bystrice, smeruje severovýchodne popri Váhu, južne obchádza Bytču a za Bytčou sa postupne odkláňa od Váhu smerom východným, neskôr juhovýchodným, južne obchádza Žilinu a končí južne od Višňového v spoločnom bode s ukončením Rajeckej alternatívy.

Úlohou východiskovej environmentálnej štúdie je posúdenie dvoch variantov Považskej alternatívy - variantu I a variantu IA.

Variant I je v poskytnutej technickej štúdii dokumentovaný ako čierny dĺžky 41,120 km v staničení km 50,5 - 91,620.

Variant IA má dĺžku 41,49 km staničenie v km 50,5 - 91,99.

V staničení variantu I km 50,57 - 61,0 = 61,37 variantu II je jeho variantným riešením (subvariantom) v dĺžke 10,8 km, ktorý rieši obchvat Považskej Bystrice z východnej a severnej strany za nutnosti vybudovať tunel Ovčiarska, dĺžky cca 2,110 km. Od km 61,37 po koniec úseku je trasa totožná s variantom I.

Obidva varianty majú kvalitatívne zhodné prepojenie na cestnú sieť cez nasledovné diaľničné križovatky v staničení variantu I:

- "Považská Bystrica" km 51,150

- "Bytča" km 70,374

- "Lietavská Lúčka" 86,130.

Ďalšia križovatka vedená pri Višňovom v km cca 92,18 nie je predmetom posudzovania tejto stavby. Technická náročnosť trás jednotlivých variantov diaľnice je dokumentovaná údajmi o počte a celkovej dĺžke tunelov a mostov na diaľnici v nasledovnej tabuľke č.1.

Tabuľka č. 1

Alternatíva	Varianta č.	Dĺžka stavby km	Staničenie konca úseku v km	Tunely km/m/%	Mosty na diaľnici ks/m/%	Názov a dĺžka tunelov	Celkové náklady stavby mld. Sk
R A J E C K Á	I	32,190	82,690	3/1800/5,6	42/7046/21,9	1,2,3	10,761
	IA	32,294	82,794	2/1350/4,2	42/7306/22,6	2,3	10,486
	IB	32,176	82,676	2/1400/4,4	42/7446/21,9	1,2,	10,581
	IC	31,943	82,443	3/1800/5,6	41/7056/22,1	1,2,3	10,797
	ID	32,457	82,957	3/1800/5,5	42/7367/22,7	1,2,3	10,967
	II	34,476	84,976	2/700/2,0	45/7058/20,5	3,4	10,524
	IIA	34,587	85,087	1/400/1,2	46/7554/21,8	3	10,489
	IIISj	34,890	85,390	2/1650/4,7	36/6086/17,4	4,5	11,062
	IIISs	32,825	83,325	2/1750/5,3	30/5869/17,9	5,6	10,373
PO VAŽ SKÁ	I	41,120	91,620	2/2840/6,9	31/5313/12,9	7,8	12,709
	IA	41,490	91,990	3/5340/12,9	28/5384/13,0	7,8,9	14,112

Vysvetlivky:

- 1- tunel Prečín dĺ. 450 m
- 2- tunel Bodiná dĺ. 950 m
- 3- tunel Jasenové dĺ. 400 m
- 4- tunel Počarová dĺ. 300 m
- 5- tunel Veľká Čierna dĺ. 1200 m
- 6- tunel Prečín (Sudop) dĺ. 450 m
- 7- tunel Ovčiarsko dĺ. 2110 m
- 8- tunel Žilina dĺ. 730 m
- 9- tunel Orlové dĺ. 2500 m

Rajecká alternatíva :

- IIISs - Považská Bystrica - Poluvsie - južný variant
- IIISj - Považská Bystrica - Poluvsie - severný variant

Varianta I

- Varianta IA
- Varianta IB
- Varianta IC
- Varianta ID
- Varianta II
- Varianta IIA

Považská alternatíva :

- Varianta I
- Varianta IA

II.9 Zdôvodnenie potreby činnosti v danej lokalite

Zásadné umiestnenie a smerovanie jednotlivých diaľničných ťahov na Slovensku vychádza z dlhodobých koncepcií príslušných ministerstiev dopravy, počnúc federálnym a v súčasnosti národným. Diaľničné ťahy boli definované a schválené uzneseniami vlád bývalej Československej republiky i samostatnej Slovenskej republiky. Stavba diaľnice D 1 v úseku medzi Sverepcom a Višňovým je súčasťou schváleného ťahu D 1. Zásadné zdôvodnenie potreby

činnosti - výstavby diaľnice D 1 - vychádza z podkladov spracovaných Prof. Holárekom pre úsek Sverepec - Višňové.

Intenzity dopravy boli zistené v roku 1994. Dopravná prognóza je spracovaná pre roky 2010 a 2020.

Výsledky sú zhrnuté v tabuľke č.2 a v tabuľke č.2a osobitne pre obidve zásadné alternatívy - Rajeckú a Považskú. *Intenzity dopravy sú v nich uvádzané v skutočných vozidlách spolu za 24 hod. v jednom smere.*

POVAŽSKÁ ALTERNATÍVA
(skut.voz. spolu v jednom smere),
rok 1994

Tabuľka č. 2

Číslo cesty	Úsek cesty	Celkom voz./deň rok 1994
I/61	Sverepec-Pov.Bystrica	10.414
	Pov.Bystrica-Plevník	9.704
	Plevník-Bytča	9.510
I/18	Makov-Bytča	6.340
	Bytča-Žilina	9.402
	Žilina-Strečno	15.682
I/11	Žilina-Kysucké N.Mesto	9.390
I/64	Rajec-Rajecké Teplice	6.196
	Rajecké Teplice-Žilina	8.832
II/507	Udiča-Pov.Bystrica	7.130
	Pov.Bystrica-Jasenica	4.088
	Jasenica-Bytča	3.342
	Bytča-Žilina	6.990
II/517	Pov.Bystrica-Domaníža	2.530
	Domaníža-Malé Lednice	2.038
	Malé Lednice-Rajec	2.118

POVAŽSKÁ ALTERNATÍVA
(skut. voz. spolu v jednom smere),
rok 2010, 2020
Tabuľka č.2a

Číslo cesty	Úsek cesty	Celkom voz./deň		
I/61	Sverepec-Pov.Bystr.zač.intrv.	18333	23198	
	Pov.Bystr.z.intrv.-Pov.Bystr.križ.II/517	25198	31885	
	Pov.Bystr.križ.II/517-Pov.Bystr.kon.intr.	17212	21780	
	Pov.Bystr.kon.intrv.-Považská Teplá	18214	23047	
	Považská Teplá-hran.okresu PX,ZA	15616	19760	
	hran.okresu PX,ZA-odb.Jablonové	15226	19267	
	odb.Jablonové-Bytča,križ.I/18	18097	22900	
	I/18	Bytča,križ.I/61-Hričovské Podhradie	15713	19883
		Hričovské Podhradie-odb.Ovčiarsko	14939	18904
		odb.Ovčiarsko-Žilinská Lehota	17605	22277
Žilinská Lehota-Strážov		23810	30128	
Strážov-Žilina,zač.intrv.		28655	36259	
Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel		34106	43157	
Žilina,rondel-Žilina,nemocnica		37059	46894	
Žilina,nemocnica-Žilina,celulózka		37227	47106	
Žilina,celulózka-Žilina,odb.Vlčince		41221	52160	
Žilina,odb.Vlčince-Žilina,kon.intrv.		32601	41252	
I/64	Žilina,kon.intrv.-Strečno	32356	40943	
	Rajec,križ.II/517-Rajec,koniec intrv.	10168	12866	
	Rajec,koniec intrv.-Rajecké Teplice	9389	11880	
	Rajecké Teplice-odb.Turie	12774	16164	
	odb.Turie-Lietavská Lúčka	11886	15041	
	Lietavská Lúčka-Žilina,zač.intrv.	19056	24113	
	Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel (I/18)	21409	27090	
II/517	Pov.Bystrica,I/18-Pov.Bystrica,hr.intrv	17787	22507	
	Pov.Bystr.hr.intrv.-Prečín	5141	6505	
	Prečín-Domaníža	4040	5112	
	Domaníža-hranica okresov PX,ZA	2706	3424	
	hran.okresov PX,ZA-Rajec,križ.I/64	3701	4684	

Negatívom každej pripravovanej diaľnice sú jej budúce účinky na prírodné prostredie.

Posúdenie a vyhodnotenie účinkov variantov a subvariantov obidvoch zásadných alternatív je náplňou ďalších častí tejto štúdie.

II.10. Celkové náklady

V poskytnutých technických dokumentáciách od SSC boli celkové náklady stavieb výpočítané najpodrobnejšie pre variant I a II Rajeckej alternatívy a pre variant I Považskej alternatívy. Náklady ostatných variantov z nich boli odvodené a prepočítané pomerným spôsobom. Celkové náklady jednotlivých stavieb sú uvedené v tabuľke č.1.

II.11. Zoznam dotknutých obcí

a) Rajecká alternatíva

Obce: Sverepec, Považská Bystrica, Počarová, Prečín, Bodiná, Veľká Čierna, Malá Čierna, Jasenové, Zbyňov, Konská, Rajecké Teplice, Stránske, Turie, Višňové.

b) Považská alternatíva

Obce: Sverepec, Považská Bystrica, Plevník-Drienové, Rašov-Maršová (v ďalšom texte budeme pre zjednodušenie uvádzať len názov Maršová), Predmier, Bytča, Dolný Hričov, Hričovské Podhradie, Ovčiarsko, Bitarová, Hôrky, Žilina, Lietavská Lúčka, Turie, Višňové.

II.12. Názov dotknutého orgánu

Obecný úrad Považská Bystrica

Mestský úrad Žilina

Mestské a obecné úrady dotknutých sídelných útvarov

Obvodný úrad životného prostredia Považská Bystrica

Okresný úrad životného prostredia Považská Bystrica

Okresný úrad životného prostredia Žilina

Obvodný úrad životného prostredia Žilina

II.13. Názov povoľujúceho orgánu

Ministerstvo životného prostredia

Slovenskej republiky

Hlboká 2

Bratislava

II.14. Dopravné posúdenie zámeru diaľnice D 1

II.14.1. Analýza súčasného stavu riešeného územia v cestnej doprave

Diaľková doprava získava stále na význame. Aj cestná doprava potrebuje samostatné trasy pre diaľkovú dopravu. Je nemysliteľné, aby vozidlá idúce na vzdialenosť niekoľko sto kilometrov prechádzali cez intravilány sídelných útvarov, kde nemajú ani svoj zdroj ani cieľ. Zbytočne znehodnocujú životné prostredie, ohrozujú obyvateľstvo a navyše pomalšou jazdou cez intravilány strácajú zbytočne čas. Preto sa vo všetkých vyspelých krajinách s vysokým stupňom automobilizácie a motorizácie budujú pre diaľkovú cestnú dopravu diaľnice a rýchlostné komunikácie.

Hlavná diaľničná sieť Slovenskej republiky je plánovaná s ohľadom na jej tvar v smere severovýchodnom od hlavného mesta Bratislavy cez Považie (D61), ďalej vo východnom smere na Prešov, Košice a ďalej až po hranicu s Ukrajinou (D1). Navyše sú, okrem existujúceho napojenia na Českú republiku (D2) plánované ešte diaľničné pripojenia na Českú republiku (D1) v priestore Trenčína, resp. Púchova, na Poľsko v priestore Žiliny (D18), na Maďarsko a Rakúsko v priestore Bratislavy (D2, D61). Na spomínanej základnej trase je už vybudovaný úsek Bratislava - Horná Streda a rozostavaný úsek pri Trenčíne Chocholná - Nemšová (D61). V severnej časti SR je v prevádzke úsek Ivachnová - Hybe

a na východe úsek Prešov - Budimír (D1). Vedenie základnej trasy diaľnice bolo navrhnuté v tejto polohe z dôvodov obsluhy najintenzívnejšie zastavaných oblastí s veľkou hospodárskou silou, ale aj z dôvodov, že táto trasa zachytáva aj najatraktívnejšie rekreačné oblasti a oblasti cestovného ruchu. Z uvedených dôvodov už nemožno spochybňovať celkovú polohu trasy diaľnice, na druhej strane treba v detailnom vedení nájsť najvhodnejšiu trasu a polohu križovatiek, aby vyhovovala zo všetkých hľadísk, predovšetkým z hľadiska obsluhy územia, ekológie, ďalšieho možného rozvoja regiónu a jeho sídelných útvarov.

Predmetná základná trasa je európskeho významu, pretože je súčasťou západo - východného cestného ťahu E 50 (Paris - Nürnberg - Praha - Brno - Žilina - Košice - Užgorod). Po časti tejto diaľničnej trasy prechádza aj cesta európskeho významu E 75 v smere Sever - juh, z Poľska cez Žilinu a Bratislavu do Maďarska. Z uvedených dôvodov je riešenie a prepojenie týchto diaľničných trás v priestore Žiliny zvlášť významné.

Z celoštátneho hľadiska je veľmi dôležité už spomínané prepojenie juhozápadu krajiny a hlavného mesta s oblasťami na severe, severovýchode a východe krajiny, vrátane tak dôležitých centier ako sú Žilina, Martin, Poprad, Prešov a Košice, ako aj celej oblasti Vysokých a Nízkych Tatier.

Riešený úsek diaľnice zohráva dôležitú úlohu aj pri rozvoji prilahlých regiónov, či už ide o región Považskej Bystrice, Žiliny a Martina, cez ktoré priamo prechádza, alebo aj regiónov Kysuce, Oravy a Turca, ktoré len tanguje.

Súčasnú cestu I. triedy (I/61, I/18, I/11 a I/64) preberajú aj diaľkovú dopravu, ktorá je v dopravnom prúde silne zastúpená, pritom prechádzajú často stredom sídelných útvarov a veľmi negatívne pôsobia na ich životné prostredie exhalátmi, nehodovosťou, hlukom a vibráciami, pričom je silne zastúpená ťažká nákladná doprava. Tento stav sa neustále zhoršuje, predpokladaný rozvoj hospodárstva i automobilizmu znamená ďalšie zvyšovanie intenzít dopravy. Výstavba diaľnice tak prispeje k potrebnej diferenciacii diaľkovej dopravy od miestnej a regionálnej, ale súčasne prispeje aj k rýchlejšiemu hospodárskemu rozvoju regiónov a zvýšenému cestovnému ruchu, na ktorom sú mnohé sídelné útvary týchto regiónov závislé.

Zámer výstavby úseku diaľnice D1 Sverepec - Višňové sa bezprostredne týka okresov Považská Bystrica a Žilina. Pre analýzu súčasného stavu a porovnanie variant zámeru je treba zahrnúť všetky cesty v dotknutom území. Ide o cestu I/61 v úseku Sverepec - Bytča, cestu I/18 v úseku Bytča - Žilina - Strečno a cestu I/64 v úseku Rajec - Žilina. Dotýka sa bezprostredne aj cesty II/517 v úseku Považská Bystrica - Rajec, čiastočne aj cesty I/11 v úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto a cesty II/507 v úseku Považská Bystrica - Bytča - Žilina.

Podkladom analýzy a prognózy sú predovšetkým výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 1990 (ÚCHD Bratislava), ďalej Dopravno-inžinierske podklady diaľnice D1 v úseku Sverepec - Višňové a DIP západného obchvatu Žiliny (Dopravoprojekt Bratislava 1995), Program rozvoja diaľnic SR (DORSCH Consult Mníchov 1994), Štúdiá súboru stavieb diaľnice D1 v úseku Sverepec - Višňové (Dopravoprojekt Bratislava) a ďalšie materiály, hlavne Štatistického úradu SR a Dopravoprojektu.

Spomínané úseky ciest prechádzajú okresmi Považská Bystrica

a Žilina, pričom najdôležitejšie dopravné ťahy (železnica, cesta) sa formovali pozdĺž rieky Váh, pretože spájali západné územia Slovenska so severom a celým severovýchodom. Z nich ľavobrežná trasa (cesty I/61 a I/18) postupne preberala diaľkovú dopravu a pravobrežná (cesta II/507) zabezpečuje predovšetkým regionálnu dopravu. V Bytči sa do tohoto systému zapája dôležitá trasa z Makova a moravskej Hanej (cesta I/18). Dôležitým uzlom cestnej i železničnej dopravy je predovšetkým Žilina. Zo severu sa tu pripája cesta údolím Kysuce od Čadce (cesta I/11), ktorá ďalej smeruje do ČR (Český Tešín, Ostrava), ako aj novým hraničným priechodom cez Skalité do Poľska. Z juhu tu zaústuje cesta I/64, prechádzajúca údolím Rajčianky cez Rajec, smeruje ďalej cez Fačkovské sedlo do Prievidze a Ponitria. Zo severovýchodu je to ešte cesta II/583 z údolia Varínky, vedúca do dôležitej rekreačnej oblasti Vrátnej doliny a Malej Fatry. Žilina je dôležitým uzlom aj v železničnej doprave, kde hlavné dvojkoľajné elektrifikované trate smerujú na Púchov (smer Trenčín, Trnava, Bratislava a smer ČR), Martin (smery Vysoké Tatry, Košice a Banská Bystrica) a Čadcu (smery ČR a Poľsko). Navyše tu zaústuje jednokoľajná lokálna trať z Rajca.

Považskú Bystricu s Rajcom spája cesta II/517 cez Súľovské vrchy.

Okresy Považská Bystrica a Žilina reprezentujú z hľadiska demografického i hospodárskeho dôležité centrá v SR, čo sa prejavuje samozrejme aj na intenzite cestnej dopravy na spomínaných hlavných cestných trasách.

Základné údaje o týchto okresoch ako aj o okrese Čadca, ktorý je prístupný z ostatného územia Slovenska prakticky len cez riešené územie sú v tabuľke č.3.

Základné údaje o tangovaných okresoch

Tabuľka č.3

Ukazovateľ	Okres ->	Pov. Bystrica	Žilina	Čadca
Počet obyvateľov 1991 (sč.ľudu)		169.183	181.864	122.687
Ekonomická aktivita z obyvateľstva		50,2 %	50,5 %	49,1 %
Doch. do práce mimo sídlo z EA		44,7 %	41,5 %	56,1 %
Miera nezamestnanosti v r.1993		11,2 %	10,5 %	17,6 %
Vekový priemer [rokov]		32,6	33,2	32,2
Hustota osídlenia [obyv./km ²]		141,3	165,8	131,2
Stupeň automobilizácie [OA/1000 ob.]				
- rok 1992 [Dorsch]		144	148	95
- rok 1993 [ÚCHD]		172	163	104

Ako je z údajov vidieť, priamo tangované okresy sú nadpriemerné z hľadiska ekonomického, demografického i rozvoja automobilizmu, naproti tomu okres Čadca je slabším okresom, s vysokou mierou nezamestnanosti a vysokým podielom odchádzky do zamestnania. Naproti tomu je to okres s najnižším vekovým priemerom obyvateľstva.

Obdobne sú v tabuľke č.4 základné údaje o jednotlivých úse-

koch spomínaných ciest v roku 1990, kedy bolo vykonané celoštátne sčítanie na cestnej sieti. V tabuľke sú udávané ročné priemery denných intenzít (RPDI), s členením vozidiel na ľahké vozidlá - osobné autá a motocykle (OAD) a ťažké vozidlá - nákladné autá, autobusy, traktory, po odpočítaní vlečiek (NAD). Ďalej sú v tabuľke údaje, ktoré sú potrebné pre výpočet prípustnej intenzity (kapacity).

V roku 1994 previedol Dopravoprojekt a.s., Bratislava v riešenom území prieskumy intenzity dopravy, v rámci spracovávanej úlohy Dopravno-inžinierske podklady pre diaľnicu D1. Ak tieto výsledky porovnáme s výsledkami z roku 1990, čo je spracované v tabuľke č.5, vidíme, že v tomto území vzrástla intenzita automobilovej dopravy v priemere 1,60 až 1,67 násobne (8 zo 16-tich stanovišť vykazujú tento rast). Maximálny rast v riešenom území bol zaznamenaný na ceste II/517 v úseku Domaníža-Malé Lednice ($k = 2,14$), minimálny na ceste II/507 v úseku Jesenica-Bytča ($k = 1,21$). Aj keď nie je z východných materiálov zrejme presná poloha stanovišťa v roku 1994 a ide o jednodňový prieskum, naproti tomu v roku 1990 o viacdňový a z toho vypočítaný ročný priemer denných intenzít (RPDI), je jednoznačne badateľný rýchly rast intenzít, čo poukazuje na tendenciu hospodárskeho oživenia v celej skúmanej oblasti. Obdobné tendencie sú badateľné aj v iných oblastiach Slovenska, hoci ešte v roku 1992 boli intenzity dopravy zhruba na úrovni roku 1990.

Na záver rozboru súčasného stavu boli ešte vypočítané špičkové hodinové intenzity z celoštátneho prieskumu v roku 1990 a porovnané s prípustnými intenzitami na všetkých tangovaných úsekoch ciest v zmysle noriem STN 736101 a 736110. Výsledky týchto výpočtov sú prezentované v tabuľke č.4. Všetky úseky vykazujú v sledovanom období ešte dostatočnú rezervu pri jazdnej rýchlosti $V_j = 60$ km/h, len niektoré úseky v Považskej Bystrici a pri Žiline už vykazujú rezervu v špičkovej hodine len pri zníženej jazdnej rýchlosti na $V_j = 50$ km/h a úsek medzi Žilinou a Strečnom len pri $V_j = 40$ km/h.

Zaťaženie úsekov skúmaných trás
ciest I.a II.triedy v roku 1990
a ďalšie základné údaje

Tabuľka č.4

Cesta číslo	Sčítac. stanov.	Úsek (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI OAD	rok 1990 NAD	Spolu	Pomer smerov v %	Druh dop- ravy	Nožn. pred- bieh.	Počet dopr. pruh.	Kateg. cesty	
I/61	9-0040	Sverepec-Pov.Bystr.zač.intrv.	2.93	4530	1914	6444	53 47	h	40	2	S11,5	
	9-0041	Pov.Bystr.z.intrv.-Pov.Bystr.križ.II/517	1.33	6634	2223	8857	58 42	h	60	2	S11,5	
	9-0042	Pov.Bystr.kr.II/517-Pov.Bystr.kon.intrv.	1.50	4412	1638	6050	55 45	h	100	4	S11,5	
	9-0050	Pov.Bystr.kon.intrv.-Považská Teplá	2.53	4257	2145	6402	53 47	h	80	2	S11,5	
	9-0059	Považská Teplá-hran.okresu PX,ZA	5.47	3824	1665	5489	54 46	h	80	2	S11,5	
	9-0069	hran.okresu PX,ZA-odb.Jablonové	3.96	3695	1657	5352	57 43	m	80	2	S11,5	
	9-0070	odb.Jablonové-Bytča,križ.I/18	2.48	4314	2047	6361	56 44	h	60	2	S11,5	
	I/18	9-0087	Bytča,križ.I/61-Hričovské Podhradie	3.80	3594	1929	5523	52 48	m	60	2	S11,5
		9-0080	Hričovské Podhradie-odb.Ovčiarsko	2.68	3137	2114	5251	51 49	m	60	2	S11,5
		9-0097	odb.Ovčiarsko-Žilinská Lehota	2.84	4015	2173	6188	56 44	h	60	2	S11,5
9-0090		Žilinská Lehota-Strážov	3.06	4889	3480	8369	51 49	h	80	2	S11,5	
9-0095		Strážov-Žilina,zač.intrv.	1.90	7121	2951	10072	60 40	h	60	2	S11,5	
9-0091		Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel	1.70	8591	3397	11988	52 48	h	100	4	MK 4p	
9-0092		Žilina,rondel-Žilina,nemocnica	1.40	9237	3789	13026	55 45	h	100	4	MK 4p	
9-0094		Žilina,nemocnica-Žilina,celulózka	1.10	8953	4132	13085	60 40	h	100	4	MK 4p	
9-0093		Žilina,celulózka-Žilina,odb.Vlčince	.56	9734	4755	14489	54 46	h	100	4	MK 4p	
9-0101		Žilina,odb.Vlčince-Žilina,kon.intrv.	1.00	7933	3526	11459	57 43	h	40	2	S11,5	
9-0100	Žilina,kon.intrv.-Strečno	7.77	5862	5511	11373	54 46	h	60	2	S11,5		
I/64	9-1381	Rajec,križ.II/517-Rajec,koniec intrv.	1.30	2378	1196	3574	60 40	h	40	2	S 9,5	
	9-1387	Rajec,koniec intrv.-Rajecké Teplice	5.22	2180	1120	3300	56 44	h	60	2	S 9,5	
	9-1380	Rajecké Teplice-odb.Turie	5.05	2388	2102	4490	61 39	m	40	2	S 9,5	
	9-1370	odb.Turie-Lietavská Lúčka	3.06	2889	1289	4178	64 36	h	60	2	S 9,5	
	9-1360	Lietavská Lúčka-Žilina,zač.intrv.	3.84	4776	1922	6698	63 37	h	40	2	S 9,5	
	9-1361	Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel (I/18)	1.50	4548	2977	7525	53 47	h	100	2	S11,5	
	II/517	9-2381	Pov.Bystrica,I/18-Pov.Bystrica,hr.intrv	3.15	5317	935	6252	51 49	h	80	2	S 9,5
9-2380		Pov.Bystr.hr.intrv.-Prečín	4.11	1342	465	1807	51 49	h	60	2	S 9,5	
9-2390		Prečín-Domaníža	5.90	1062	358	1420	53 47	h	60	2	S 7,5	
9-2408		Domaníža-hranica okresov PX,ZA	5.40	617	334	951	53 47	h	40	2	S 7,5	
9-2409		hran.okresov PX,ZA-Rajec,križ.I/64	5.92	746	555	1301	50 50	h	40	2	S 7,5	

Porovnanie zisteného zaťaženia úsekov v roku 1990 a 1994

Tabuľka č.5

Číslo a úsek cesty		Celkom vozidiel za deň		Koeffic. rastu
		Rok 1990	Rok 1994	
I/61	Sverepec-Pov.Bystrica	7.197	10.414	1,45
	Pov.Bystrica-Plevník	5.821	9.704	1,67
	Plevník-Bytča	5.741	9.510	1,66
I/18	Makov-Bytča	2.573	6.340	2,46
	Bytča-Žilina	5.494	9.402	1,71
	Žilina-Strečno	11.373	15.682	1,38
I/11	Žilina-Kysucké N.Mesto	5.727	9.390	1,64
I/64	Rajec-Rajecké Teplice	3.355	6.196	1,85
	Rajecké Teplice-Žilina	5.120	8.832	1,73
II/507	Udiča-Pov.Bystrica	4.410	7.130	1,62
	Pov.Bystrica-Jasenica	2.522	4.088	1,62
	Jasenica-Bytča	2.758	3.342	1,21
	Bytča-Žilina	4.380	6.990	1,60
II/517	Pov.Bystrica-Domaníža	1.579	2.530	1,60
	Domaníža-Malé Lednice	951	2.038	2,14
	Malé Lednice-Rajec	1.301	2.118	1,63

Porovnanie špičkových a prípustných intenzít úsekov tangovaných ciest v súč.stave

Tabuľka č.6

Cesta číslo	Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI 1990	Pomer smerov v %	Možn. predbieh.	Kateg. cesty	Podiel t.voz. v %	Intenz. siln. smer			Rezerva I-(Iš/Ip) v %
								Išp.h. voz.	Ipr.pri voz.	Vj km/h	
I/61	Sverepec-Pov.Bystr.záč.intrv.	2.93	6444	53 47	40	S11,5	29.70	342	429	60	20.39
	Pov.Bystr.z.intrv.-Pov.Bystr.križ.II/517	1.33	8857	58 42	60	S11,5	25.10	514	826	50	37.81
	Pov.Bystr.kr.II/517-Pov.Bystr.kon.intrv.	1.50	6050	55 45	100	MK 4p	27.07	333	960	60	65.99
	Pov.Bystr.kon.intrv.-Považská Teplá	2.53	6402	53 47	80	S11,5	33.51	339	516	60	34.24
	Považská Teplá-hran.okresu PX,ZA	5.47	5489	54 46	80	S11,5	30.33	296	578	60	48.72
I/18	hran.okresu PX,ZA-odb.Jablonové	3.96	5352	57 43	80	S11,5	30.96	305	583	60	47.67
	odb.Jablonové-Bytča,križ.I/18	2.48	6361	56 44	60	S11,5	32.18	356	479	60	25.63
	Bytča,križ.I/61-Hričovské Podhradie	3.80	5523	52 48	60	S11,5	34.93	287	456	60	37.02
	Hričovské Podhradie-odb.Ovčiarsko	2.68	5251	51 49	60	S11,5	40.26	268	419	60	36.09
	odb.Ovčiarsko-Žilinská Lehota	2.84	6188	56 44	60	S11,5	35.12	347	454	60	23.67
	Žilinská Lehota-Strážov	3.06	8369	51 49	80	S11,5	41.58	427	675	50	36.77
	Strážov-Žilina,záč.intrv.	1.90	10072	60 40	60	S11,5	29.30	604	760	50	20.48
	Žilina,záč.intrv.-Žilina,rondel	1.70	11988	52 48	100	MK 4p	28.34	623	2440	60	74.47
	Žilina,rondel-Žilina,nemocnica	1.40	13026	55 45	100	MK 4p	29.09	716	2420	60	70.41
	Žilina,nemocnica-Žilina,celulóžka	1.10	13085	60 40	100	MK 4p	31.58	785	2360	60	66.74
	Žilina,celulóžka-Žilina,odb.Vlčince	.56	14489	54 46	100	MK 4p	32.82	782	960	60	18.54
	Žilina,odb.Vlčince-Žilina,kon.intrv.	1.00	11459	57 43	40	S11,5	30.77	653	666	50	1.93
	Žilina,kon.intrv.-Strečno	7.77	11373	54 46	60	S11,5	48.46	614	670	40	8.34
I/64	Rajec,križ.II/517-Rajec,koniec intrv.	1.30	3574	60 40	40	S 9,5	33.46	214	366	60	41.41
	Rajec,koniec intrv.-Rajecké Teplice	5.22	3300	56 44	60	S 9,5	33.94	185	422	60	56.21
	Rajecké Teplice-odb.Turie	5.05	4490	61 39	40	S 9,5	46.82	274	499	50	45.11
	odb.Turie-Lietavská Lúčka	3.06	4178	64 36	60	S 9,5	30.85	267	445	60	39.91
	Lietavská Lúčka-Žilina,záč.intrv.	3.84	6698	63 37	40	S 9,5	28.70	422	652	50	35.28
II/517	Žilina,záč.intrv.-Žilina,rondel (I/18)	1.50	7525	53 47	100	S11,5	39.56	399	430	60	7.25
	Pov.Bystrica,I/18-Pov.Bystrica,hr.intrv	3.15	6252	51 49	80	S 9,5	14.96	319	548	60	41.82
	Pov.Bystr.hr.intrv.-Prečín	4.11	1807	51 49	60	S 9,5	25.73	92	511	60	81.97
	Prečín-Domaníža	5.90	1420	53 47	60	S 7,5	25.21	75	403	60	81.33
	Domaníža-hranica okresov PX,ZA	5.40	951	53 47	40	S 7,5	35.12	50	298	60	83.09
hran.okresov PX,ZA-Rajec,križ.I/64	5.92	1301	50 50	40	S 7,5	42.66	65	248	60	73.77	

II.14.2. Prognóza rozvoja cestnej dopravy

Prognóza rozvoja cestnej dopravy bola spracovaná na základe uvedených dostupných materiálov, pre časové horizonty rokov 2000, 2010 a 2020. Výstavba riešeného úseku Sverepec - Višňové diaľnice D1 sa predpokladá v období 2000 - 2010. Výpočet základných údajov o výhľadových intenzitách na jednotlivých úsekoch, ako aj ich prerozdelenie medzi existujúce cesty a diaľnicu vychádza z údajov, uvedených v tabuľke č.7, pri uvažovaní malého scenára rastu dopravy, pomalšieho rastu nákladnej dopravy a z výsledkov zisteného smerovania diaľkovej dopravy, vykonaného Dopravoprojektom a.s. Bratislava v roku 1992. Výpočty sú spraco-

vané samostatne pre t.zv.nulový variant, ktorý neuvažuje s výstavbou diaľnice a pre základné alternatívy vedenia diaľnice D1, teda Rajeckú a Považskú. Varianty týchto alternatív nie sú z dopravno-inžinierskeho hľadiska tak rozdielne, že by ich bolo treba samostatne sledovať, nakoľko rozhodujúce charakteristiky prepravného procesu v zásade ovplyvňujú nepodstatne. Na druhej strane boli aj pre diaľničné alternatívy sledované potrebné charakteristiky aj pre všetky tangované úseky ostatných ciest. Takýto postup bol zvolený, aby bolo možné nakoniec posúdiť a vzájomne porovnať výhody a nevýhody jednotlivých alternatív.

Nulový variant predpokladá v prognóze v jednotlivých návrhových obdobiach nárast intenzity dopravy len v závislosti na uvedených rozvojových tendenciách. Naproti tomu za uvedených predpokladov výstavby diaľnice sa očakáva, že ona pritiahne aj určité prepravné vzťahy, ktoré sa dnes realizujú po iných cestách cez stredné Slovensko, pretože sú dnes časovo výhodnejšie. Ide predovšetkým o vzťahy z juhozápadného územia Slovenska na severovýchod a východ. Súčasné objemy týchto vzťahov boli zistené v roku 1992, kedy Dopravoprojekt a.s. Bratislava vykonal smerový prieskum dotazom na vybranej vzorke na území Slovenska.

Tu je potrebné sa zaoberať aj s novým variantom riešenia, ktorý sa začal skúmať ako t.zv. západný obchvat Žiliny a mal byť zahrnutý aj do hodnotenia. Preto boli preň samostatne spracované aj dopravnoinžinierske podklady. Treba ale zdôrazniť, že v skutočnosti ide o variant riešenia diaľnice D18 pri vedení v oblasti Žiliny a zaústení do diaľnice D1. Tým sa vlastne rozšíril počet variantov riešenia diaľnice D18 a nie diaľnice D1. Na druhej strane treba privítať, že tento podklad bol spracovaný, pretože bude rozhodujúci pri hodnotení variantných riešení diaľnice D1 v oblasti Žiliny.

Základné údaje o predpokladanom rozvoji územia

Tabuľka č.7

Ukazovateľ	Okres ->	Pov. Bystrica	Žilina	Čadca
Počet obyvateľov	rok 2010	190.200	203.300	131.300
	rok 2020	196.300	207.600	132.600
Stupeň automobilizácie [OA/1000 ob.]	rok 2010	265	266	233
	rok 2020	385	385	322
Predpoklad ekonom. vývoja		rýchly	rýchly	stred.rýchly

II.14.2.1 Prognóza pre nulový variant

Prognóza pre nulový variant je spracovaná pre návrhové obdobia rokov 2000, 2010 a 2020 na základe odvodených rastových koeficientov, vychádzajúcich z predpokladov, uvedených v predošlej časti. Pritom sa samozrejme nepredpokladá žiadna zmena ani prerozdelenie prepravných vzťahov na iné trasy. Skúmané trasy ciest v riešenom území sú opäť členené na úseky tak, ako pri celoštátnom sčítaní dopravy, aby bolo možné porovnať očakávané špičkové intenzity s prípustnými intenzitami a tak určiť obdobia, v ktorom by bolo potrebné úsek rozšíriť. Obdobne boli potom

z týchto údajov vypočítané intenzity a kapacity v križovatkách a tak určené obdobia nutnosti ich prestavby.

V tabuľke č.8 sú uvedené predpokladané intenzity v jednotlivých úsekoch ciest (RPDI) a podiely ťažkých vozidiel v dopravnom prúde.

Na základe týchto údajov bolo možné pristúpiť k výpočtu prípustných intenzít a ich porovnaním s očakávanými špičkovými intenzitami určiť rezervu, alebo prekročenie (so znamienkom -) prípustnej intenzity na každom úseku v jednotlivých návrhových obdobiach. Výsledky týchto výpočtov sú zhrnuté v tabuľke č.9.

Z tabuľky je vidieť, že už v roku 2000 sú úseky na ceste I/18 v okolí Žiliny, ktoré prekračujú prípustné intenzity v špičkových hodinách aj pri jazdných rýchlostiach $V_j = 30$ km/h. V roku 2010 sú už prekročené prípustné intenzity skoro na všetkých úsekoch cesty I/18 a cesty I/61, ale aj medzi Lietavskou Lúčkou a Žilinou na ceste I/64. V roku 2020 sú prekročené prípustné intenzity na všetkých úsekoch ciest I/18 a I/61 (okrem časti štvorpruhovej rýchlostnej okružnej komunikácie v žiline) a väčšina úsekov na ceste I/64. Len cesta II/517 vykazuje dostatočnú kapacitu pre všetky návrhové obdobia pri neobmedzenej jazdnej rýchlosti $V_j = 60$ km/h, až na úsek v intraviláne Považskej Bystrice, ktorý v roku 2020 už nevyhovuje ani pri $V_j = 30$ km/h. To znamená, že postupne do roku 2020 by bolo potrebné všetky uvedené úseky ciest prebudovať na štvorpruhové.

Navyše v roku 2010 už nevyhovujú z hľadiska priepustnosti v špičkových hodinách ani križovatky v Považskej Bystrici (križenie ciest I/61 a II/517), v Bytči (cesty I/18 a I/61) a v Žiline (križovatky pri celulózke a odbočka na Vlčince), kde všade by bolo potrebné vybudovať mimoúroveň aspoň v hlavnom smere.

Takéto riešenie by bolo technicky veľmi zložitú, značne nákladné, ale predovšetkým neprijateľné z hľadiska života obyvateľstva sídelných útvarov, cez ktoré uvedené cesty prechádzajú (Považská Bystrica, Plevník-Drienové, Hrabové, Horný a Dolný Hričov, Strážov, Žilina, Strečno, Bytčica, Porúbka a Lietavská Lúčka). Rozšírenie cesty o ďalšiu dvojpruhovú vozovku by v zásade devastovalo najcennejšie priestory týchto sídiel, rozdelilo prakticky sídlo na dve časti, s nedoziernymi dopadmi na obyvateľstvo. Riešenie obchvatom je zasa v daných topografických podmienkach často nereálne.

Na záver boli pre nulový variant vypočítané ešte celkové výkony vo vozokilometroch, celkový čas v hodinách a celková spotreba pohonných hmôt v celej vyhraničenej oblasti pre návrhové obdobia, aby tieto základné charakteristiky mohli byť porovnané s diaľničnými alternatívami. Výsledky týchto výpočtov sú v tabuľke č.10. Výkony sú vypočítané z hodnôt RPDI a dĺžok úsekov. Celkový čas na úseku bol počítaný z priemerných jazdných rýchlostí, ktoré boli odvodené pre každý úsek na základe výsledkov z tabuľky č.9, pri zohľadnení prípustnej intenzity a danej jazdnej rýchlosti a percenta rezervy alebo prekročenia. Obdobne bola na základe priemernej jazdnej rýchlosti odvodená priemerná spotreba pohonných hmôt, ktorá so znižujúcou sa priemernou jazdnou rýchlosťou narastá (častá zmena rýchlosti, prevodových stupňov a pod.).

Predpokladané intenzity a podiely ťažkých vozidiel pre
výhľadové obdobia pri nulovom variante

Tabuľka č. 8

Cesta číslo	Ú s e k (začiatok-koniec)	RPDI v roku				Podiel ťažkých vozidiel			
		1990	2000	2010	2020	1990	2000	2010	2020
		[voz.]				[v %]			
I/61	Sverepec-Pov. Bystr. zač. intrv.	6444	12372	18333	23198	29.70	28.80	27.95	27.10
	Pov. Bystr. z. intrv. -Pov. Bystr. križ. II/517	8857	17005	25198	31885	25.10	24.40	23.80	23.00
	Pov. Bystr. križ. II/517-Pov. Bystr. kon. intr.	6050	11616	17212	21780	27.07	26.50	26.00	25.50
	Pov. Bystr. kon. intrv. -Považská Teplá	6402	12292	18214	23047	33.51	32.50	31.53	30.58
	Považská Teplá-hran. okresu PX, ZA	5489	10539	15616	19760	30.33	29.42	28.54	27.68
	hran. okresu PX, ZA-odb. Jablonové	5352	10276	15226	19267	30.96	30.03	29.13	28.26
	odb. Jablonové-Bytča, križ. I/18	6361	12213	18097	22900	32.18	31.22	30.28	29.37
I/18	Bytča, križ. I/61-Hričovské Podhradie	5523	10604	15713	19883	34.93	33.17	31.50	29.00
	Hričovské Podhradie-odb. Ovčiarsko	5251	10082	14939	18904	40.26	38.22	36.00	33.00
	odb. Ovčiarsko-Žilinská Lehota	6188	11881	17605	22277	35.12	33.35	31.50	29.00
	Žilinská Lehota-Strážov	8369	16068	23810	30128	41.58	39.50	36.80	33.50
	Strážov-Žilina, zač. intrv.	10072	19338	28655	36259	29.30	27.82	26.80	25.00
	Žilina, zač. intrv. -Žilina, rondel	11988	23017	34106	43157	28.34	27.00	26.00	24.50
	Žilina, rondel-Žilina, nemocnica	13026	25010	37059	46894	29.09	28.00	26.60	25.30
	Žilina, nemocnica-Žilina, celulózka	13085	25123	37227	47106	31.58	30.00	28.50	27.10
	Žilina, celulózka-Žilina, odb. Vlčince	14489	27819	41221	52160	32.82	30.80	29.15	27.70
	Žilina, odb. Vlčince-Žilina, kon. intrv.	11459	22001	32601	41252	30.77	29.25	27.80	25.60
	Žilina, kon. intrv. -Strečno	11373	21836	32356	40943	48.46	46.00	43.00	39.50
I/64	Rajec, križ. II/517-Rajec, koniec intrv.	3574	6862	10168	12866	33.46	31.80	30.20	28.70
	Rajec, koniec intrv. -Rajecké Teplice	3300	6336	9389	11880	33.94	32.20	30.60	29.10
	Rajecké Teplice-odb. Turie	4490	8621	12774	16164	46.82	44.00	42.00	39.50
	odb. Turie-Lietavská Lúčka	4178	8022	11886	15041	30.85	29.50	28.20	26.90
	Lietavská Lúčka-Žilina, zač. intrv.	6698	12860	19056	24113	28.70	27.30	26.10	24.80
	Žilina, zač. intrv. -Žilina, rondel (I/18)	7525	14448	21409	27090	39.56	37.50	35.60	33.70
II/517	Pov. Bystrica, I/18-Pov. Bystrica, hr. intrv	6252	12004	17787	22507	14.96	14.50	14.00	13.50
	Pov. Bystr. hr. intrv. -Prečín	1807	3469	5141	6505	25.73	24.50	23.30	22.30
	Prečín-Domaníža	1420	2726	4040	5112	25.21	24.20	23.00	22.20
	Domaníža-hranica okresov PX, ZA	951	1826	2706	3424	35.12	33.30	31.70	30.00
	hran. okresov PX, ZA-Rajec, križ. I/64	1301	2498	3701	4684	42.66	39.50	37.50	36.00

Tabuľka č.9. Porovnanie špičkových a prípustných intenzít na úsekoch pre nulový variant

Cesta číslo	Ú s e k (začiatok-koniec)	Rok 2000 - pre siln.smer				Rok 2010 - pre siln.smer				Rok 2020 - pre siln.smer			
		Iš	Ip	pri Vj1-(Iš/Ip)	%	Iš	Ip	pri Vj 1-(Iš/Ip)	%	Iš	Ip	pri Vj 1-(Iš/Ip)	%
I/61	Sverepec-Pov.Bystr.zač.intrv.	656	669	50	1.9%	972	925	30	-5.0%	1229	935	30	-31.5%
	Pov.Bystr.z.intrv.-Pov.Bystr.križ.II/517	986	967	30	-2.0%	1461	974	30	-50.0%	1849	984	30	-87.9%
	Pov.Bystr.križ.II/517-Pov.Bystr.kon.intr.	639	989	60	35.4%	947	992	60	4.5%	1198	1280	50	6.4%
	Pov.Bystr.kon.intrv.-Považská Teplá	651	694	50	6.2%	965	882	30	-9.4%	1221	893	30	-36.8%
	Považská Teplá-hran.okresu PX,ZA	569	777	50	26.7%	843	886	40	4.9%	1067	928	30	-15.0%
I/18	hran.okresu PX,ZA-odb.Jablonové	586	788	50	25.6%	868	903	40	3.9%	1098	921	30	-19.2%
	odb.Jablonové-Bytča,križ.I/18	684	691	50	1.0%	1013	897	30	-13.0%	1282	908	30	-41.2%
	Bytča,križ.I/61-Hričovské Podhradie	551	681	50	19.0%	817	831	40	1.7%	1034	912	30	-13.4%
	Hričovské Podhradie-odb.Ovčiarsko	514	625	50	17.8%	762	775	40	1.7%	964	864	30	-11.6%
	odb.Ovčiarsko-Žilinská Lehota	665	667	50	0.3%	986	882	30	-11.8%	1248	912	30	-36.8%
	Žilinská Lehota-Strážov	819	791	30	-3.6%	1214	818	30	-48.4%	1537	858	30	-79.1%
	Strážov-Žilina,zač.intrv.	1160	926	30	-25.3%	1719	938	30	-83.3%	2176	960	30	-126.6%
	Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel	1197	2470	60	51.5%	1774	2500	60	29.0%	2244	2530	60	11.3%
	Žilina,rondel-Žilina,nemocnica	1376	2450	60	43.8%	2038	2480	60	17.8%	2579	2650	50	2.7%
	Žilina,nemocnica-Žilina,celulózka	1507	2400	60	37.2%	2234	2440	60	8.4%	2826	2650	50	-6.6%
	Žilina,celulózka-Žilina,odb.Vlčince	1502	1510	40	0.5%	2226	1510	40	-47.4%	2817	1510	40	-86.5%
	Žilina,odb.Vlčince-Žilina,kon.intrv.	1254	909	30	-38.0%	1858	926	30	-100.7%	2351	953	30	-146.7%
	Žilina,kon.intrv.-Strečno	1179	708	30	-66.5%	1747	744	30	-134.8%	2211	786	30	-181.3%
I/64	Rajec,križ.II/517-Rajec,koniec intrv.	412	607	50	32.1%	610	895	40	31.9%	772	884	40	12.7%
	Rajec,koniec intrv.-Rajecké Teplice	355	388	60	8.5%	526	628	50	16.3%	665	922	40	27.8%
	Rajecké Teplice-odb.Turie	526	739	40	28.8%	779	774	30	-0.7%	986	786	30	-25.4%
	odb.Turie-Lietavská Lúčka	513	690	50	25.6%	761	964	40	21.1%	963	983	30	2.1%
	Lietavská Lúčka-Žilina,zač.intrv.	810	914	40	11.4%	1201	947	30	-26.8%	1519	962	30	-57.8%
II/517	Žilina,zač.intrv.-Žilina,rondel (I/18)	766	813	40	5.8%	1135	833	30	-36.2%	1436	856	30	-67.8%
	Pov.Bystrica,I/18-Pov.Bystrica,hr.intrv	612	754	50	18.8%	907	945	40	4.0%	1148	1043	30	-10.0%
	Pov.Bystr.hr.intrv.-Prečín	177	483	60	63.4%	262	455	60	42.3%	332	434	60	23.5%
	Prečín-Domaníža	144	385	60	62.4%	214	364	60	41.1%	271	350	60	22.7%
	Domaníža-hranica okresov PX,ZA	97	324	60	70.1%	143	323	60	55.6%	181	286	60	36.5%
hran.okresov PX,ZA-Rajec,križ.I/64	125	280	60	55.3%	185	269	60	31.3%	234	239	60	2.2%	

Tabuľka č. 10 Dopravné výkony, celková spotreba času a poh. hmôt na úsekoch pre nulový variant

Cesta číslo	Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	Výkony všetkých vozidiel [mil. vozkm/rok]				Celk. čas v úseku [tis. hod/rok]				Celková spotreba PH [mil. litrov/rok]			
			1990	2000	2010	2020	1990	2000	2010	2020	1990	2000	2010	2020
I/61	Sverepec-Pov. Bystř. zač. intrv.	2.93	6.89	13.23	19.61	24.81	114.9	238.4	435.7	689.2	.61	1.22	2.01	2.96
	Pov. Bystř. z. intrv. -Pov. Bystř. križ. II/517	1.33	4.30	8.26	12.23	15.48	86.0	183.5	370.7	884.5	.40	.81	1.40	2.11
	Pov. Bystř. križ. II/517-Pov. Bystř. kon. intr.	1.50	3.31	6.36	9.42	11.92	66.2	127.2	188.5	238.5	.31	.60	.88	1.11
	Pov. Bystř. kon. intrv. -Považská Teplá	2.53	5.91	11.35	16.82	21.28	98.5	204.5	373.8	591.2	.55	1.09	1.80	2.65
	Považská Teplá-hran. okresu PX, ZA	5.47	10.96	21.04	31.18	39.45	182.7	372.4	617.4	939.3	.98	1.95	3.02	4.17
	hran. okresu PX, ZA-odb. Jablonové	3.96	7.74	14.85	22.01	27.85	128.9	262.9	435.8	663.1	.70	1.39	2.15	2.97
	odb. Jablonové-Bytča, križ. I/18	2.48	5.76	11.06	16.38	20.73	96.0	199.2	390.0	628.1	.53	1.05	1.86	2.54
	Bytča, križ. I/61-Hřčovské Podhradie	3.80	7.66	14.71	21.79	27.58	127.7	262.6	431.6	656.6	.72	1.42	2.19	3.08
	Hřčovské Podhradie-odb. Ověčarsko	2.68	5.14	9.86	14.61	18.49	85.6	176.1	289.4	440.3	.51	1.01	1.54	2.16
	odb. Ověčarsko-Žilinská Lehota	2.84	6.41	12.32	18.25	23.09	106.9	223.9	434.5	641.4	.61	1.19	2.10	2.82
I/18	Žilinská Lehota-Strážov	3.06	9.35	17.95	26.59	33.65	164.0	398.8	805.9	1529.6	.99	2.10	3.55	5.20
	Strážov-Žilina, zač. intrv.	1.90	6.98	13.41	19.87	25.15	123.6	343.9	1135.6	3143.2	.62	1.47	2.84	3.79
	Žilina, zač. intrv. -Žilina, rondel	1.70	7.44	14.28	21.16	26.78	148.8	285.6	423.3	535.6	.72	1.36	1.99	2.47
	Žilina, rondel-Žilina, nemocnica	1.40	6.66	12.78	18.94	23.96	133.1	213.0	315.6	399.4	.59	1.11	1.62	2.02
	Žilina, nemocnica-Žilina, celuložka	1.10	5.25	10.09	14.95	18.91	105.1	168.1	249.1	315.2	.48	.90	1.31	1.63
	Žilina, celuložka-Žilina, odb. Vlčince	.56	2.96	5.69	8.43	10.66	59.2	113.7	168.5	213.2	.30	.57	.82	1.02
	Žilina, odb. Vlčince-Žilina, kon. intrv.	1.00	4.18	8.03	11.90	15.06	83.7	223.1	915.3	1882.1	.42	.98	1.72	2.29
	Žilina, kon. intrv. -Strečno	7.77	32.25	61.93	91.76	116.12	638.7	2336.9	11470.5	14514.5	3.88	10.07	16.98	20.71
	Rajec, križ. II/517-Rajec, koniec intrv.	1.30	1.70	3.26	4.82	6.11	28.3	65.1	96.5	122.1	.17	.33	.48	.59
	Rajec, koniec intrv. -Rajec, Teplice	5.22	6.29	12.07	17.89	22.63	104.8	201.2	319.4	439.5	.59	1.11	1.68	2.21
I/64	Rajec, Teplice-odb. Turie	5.05	8.28	15.89	23.55	29.79	143.9	308.5	523.2	764.0	.89	1.83	2.83	3.75
	odb. Turie-Lietavská Lúčka	3.06	4.67	8.96	13.28	16.80	77.8	158.6	257.8	350.0	.42	.83	1.28	1.59
	Lietavská Lúčka-Žilina, zač. intrv.	3.84	9.39	18.02	26.71	33.80	164.7	353.4	684.8	1126.6	.42	.83	1.28	1.59
	Žilina, zač. intrv. -Žilina, rondel (I/18)	1.50	4.12	7.91	11.72	14.83	82.4	158.2	325.6	559.7	.45	.85	1.54	2.11
	Pov. Bystř. hr. intrv. -Přecín	3.15	7.19	13.80	20.45	25.88	143.8	276.0	409.0	594.9	.58	1.11	1.63	2.18
	Přecín-Domaníza	4.11	2.71	5.20	7.71	9.76	45.2	86.7	128.5	162.6	.23	.43	.63	.79
	Domaníza-hranica okresov PX, ZA	5.90	3.06	5.87	8.70	11.01	51.0	97.9	145.0	183.5	.26	.49	.71	.89
	hran. okresov PX, ZA-Rajec, križ. I/64	5.40	1.87	3.60	5.33	6.75	31.2	60.0	88.9	112.5	.18	.33	.49	.60
		5.92	2.81	5.40	8.00	10.12	46.9	90.0	133.3	168.7	.29	.54	.78	.97
	S p o l u		92.46	191.24	367.17	544.06	688.45	3469.4	8189.6	22563.1	33489.0	18.84	39.85	64.69

Predpokladané zaťaženie úsekov a dopravné výkony
v návrhových obdobiach pre rajecké varianty D1

Tabuľka č.11

Cesta číslo Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI		Pod. t. voz.		Výkony t. v.		Výkony I. v.		Výkony v š. v.	
		2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
		[voz.]		[v %]		[mil.vzkm/r]		[mil.vzkm/r]		[mil.vzkm/r]	
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	29.00	28.60	4.75	7.54	11.64	18.82	16.40	26.36
var. Pov.Bystrica-Rajec	17.95	18580	25300	28.20	28.20	34.33	46.74	87.40	119.02	121.73	165.76
I. Rajec-odbočka Turie	6.25	21320	29510	28.50	28.20	13.86	18.98	34.77	48.34	48.64	67.32
odbočka Turie-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	31.00	31.11	15.06	24.11	33.53	53.38	48.59	77.49
odbočka Turie-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	31.00	31.10	14.26	22.86	31.75	50.64	46.01	73.49
S p o l u (tunel)	32.16					68.01	97.37	167.35	239.55	235.36	336.92
S p o l u (úžina)	32.16					67.21	96.12	165.57	236.81	232.78	332.93
I/61 Sverepec-Pov.Bystr.zač.intrv.	2.93	6574	5058	27.95	27.10	1.97	1.47	5.07	3.94	7.03	5.41
Pov.Bystr.z.intrv.-križ.II/517	1.33	7590	9800	23.80	23.00	.88	1.09	2.81	3.66	3.68	4.76
Pov.Bystr.kr.II/517-Bytča,I/18	15.94	9430	10800	28.01	28.20	15.37	17.72	39.50	45.12	54.86	62.84
S p o l u	20.20					18.21	20.28	47.37	52.72	65.58	73.00
I/18 Bytča,I/61-Žilina,rondel	15.98	10240	11740	27.96	28.19	16.70	19.30	43.03	49.17	59.73	68.48
Žilina,rondel-Strečno (tunel)	11.83	7780	8838	31.01	31.00	10.42	11.83	23.18	26.33	33.59	38.16
Žilina,rondel-Strečno (úžina)	11.83	9040	10788	30.99	31.10	12.10	14.49	26.94	32.10	39.03	46.58
S p o l u (tunel)	27.81					27.12	31.13	66.20	75.50	93.32	106.64
S p o l u (úžina)	27.81					28.80	33.79	69.96	81.27	98.76	115.06
I/64 Rajec,II/517-odb.Turie	11.57	6040	6700	28.14	28.14	7.18	7.96	18.33	20.33	25.51	28.29
odb.Turie-Žilina,rond.(tunel)	8.40	28300	37100	28.50	28.20	24.73	32.08	62.04	81.67	86.77	113.75
odb.Turie-Žilina,rond.(úžina)	8.40	27040	35150	28.50	28.20	23.63	30.39	59.28	77.38	82.90	107.77
S p o l u (tunel)	19.97					31.91	40.04	80.37	102.00	112.28	142.04
S p o l u (úžina)	19.97					30.81	38.35	77.61	97.71	108.41	136.06
II/517Pov.Bystrica,I/18-Rajec,I/64	24.48	1210	1380	28.13	28.09	3.04	3.46	7.77	8.87	10.81	12.33
C e l k o m (tunel)	124.62					148.28	192.29	369.06	478.65	517.34	670.94
C e l k o m (úžina)	124.62					148.06	192.01	368.28	477.38	516.34	669.39
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	29.00	28.60	4.75	7.54	11.64	18.82	16.40	26.36
var. Pov.Bystrica-Rajec	20.24	18580	25300	28.20	28.20	38.71	52.71	98.55	134.20	137.26	186.91
II. Rajec-odbočka Turie	6.25	21320	29510	28.50	28.20	13.86	18.98	34.77	48.34	48.64	67.32
odbočka Turie-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	31.00	31.11	15.06	24.11	33.53	53.38	48.59	77.49
odbočka Turie-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	31.00	31.10	14.26	22.86	31.75	50.64	46.01	73.49
S p o l u (tunel)	34.45					72.39	103.34	178.50	254.74	250.89	358.07
S p o l u (úžina)	34.45					71.59	102.09	176.72	251.99	248.31	354.08
C e l k o m (tunel)	126.91					152.66	198.25	380.21	493.83	532.87	692.09
C e l k o m (úžina)	126.91					152.44	197.97	379.43	492.56	531.87	690.53

II.14.3 Prognóza pri realizácii diaľnice

Technické riešenie diaľnice v úseku Sverepec - Višňové je spracované v dvoch základných alternatívach a to Rajecká a Považská alternatíva. Rajecká alternatíva sa ďalej člení na variant II A (Prečín) a variant II (Počarová), ktorého trasa je o 2,29 km dlhšia. Pre tieto základné varianty sú spracované prognózy výhľadových intenzít a ich rozdelenie medzi diaľnicu D1 a ostatné cesty. Pritom sa opäť vychádzalo z už objasnených zásad rozvoja daného územia, ale aj z predpokladaného pritiahnutia prepravných vzťahov na diaľnicu D1, ktoré sa v súčasnosti realizujú po iných cestách cez stredné Slovensko, nakoľko sú kratšie a teda aj časovo výhodnejšie. Postupnou výstavbou diaľnice ale príde k tomu, že tieto vzťahy bude výhodnejšie realizovať po diaľnici D1 a tak budú prechádzať na túto trasu najprv vzťahy z juhozápadu na sever, potom vzťahy na severovýchod a napokon aj vzťahy na východ. Tieto vzťahy, známe zo spomínaného smerového prieskumu, boli potom pre návrhové obdobia rokov 2010 a 2020 premietnuté do intenzít na diaľničných úsekoch, v závislosti na predpokladaných dokončených úsekoch diaľnice D1.

Požiadavkou objednávateľa bolo, zapracovať do tohto elaborátu aj nový variant riešenia diaľnice v tomto území, t.zv. "západný obchvat Žiliny". Po preštudovaní tohto variantu sa ale ukázalo, že ide vlastne o variant riešenia diaľnice D18 v oblasti Žiliny a jej zaústenia do diaľnice D1. Tým by sa ale celý problém rozšíril na ďalšie územie aspoň po Kysucké Nové Mesto a pre diaľnicu D18 a jej ďalšie možné varianty nie sú k dispozícii potrebné dopravnoinžinierske podklady. Treba teda konštatovať, že ide o práce nad rámec riešenej problematiky a čo je horšie, chýbajú potrebné podklady pre zhodnotenie variant vedenia diaľnice D18. Problém riešenia trasy D18 v oblasti Žiliny a jej zaústenia do trasy diaľnice D1 je mimoriadne vážny a zaslúžil by si komplexnejšie spracovanie. Pritom si treba uvedomiť, že každé riešenie bude mať iný dopad aj na dopravu v meste Žilina. Spracované dopravnoinžinierske podklady pre túto alternatívu ale poukázali na vážnosť tohoto problému. Na jednej strane tým, že táto alternatíva riešenia diaľnice D18 v priestore Žiliny a jej zaústenia do diaľnice D1 je možný len u Považskej alternatívy a preto sa Rajeckú alternatívu stáva z tohoto pohľadu otáznou. Na druhej strane vypočítané zaťaženia diaľnice D18 a cesty I/11 ukazujú, že ide o nedoriešený dopravný problém s ďalekosiahlymi možnými dopadmi na mesto. Tento problém je potrebné doriešiť nielen z hľadiska priestorového, ale aj časového, správnu etapizáciou výstavby potrebných diaľničných a cestných ťahov a križovatiek.

Preto sú základné dopravné charakteristiky (intenzity, dopravné výkony, spotreba času a spotreba pohonných hmôt) spracované len pre základné alternatívy. Pre Rajeckú alternatívu sú výsledky sumarizované v tabuľkách č.11 a 12, pre Považskú alternatívu v tabuľkách č.13 a 14. Tieto charakteristiky sú spracované pre celé riešené územie a všetky úseky ciest, obdobne ako u nulového variantu, aby boli vzájomne porovnateľné.

Predpokladané zaťaženie úsekov a dopravné výkony
v návrhových obdobiach pre rajecké varianty D1

Tabuľka č.11

Cesta číslo Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI		Pod. t. voz.	
		2010 [voz.]	2020	2010 [v %]	2020
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	29.00	28.60
var. Pov.Bystrica-Rajec	17.95	18580	25300	28.20	28.20
I. Rajec-odbočka Turie	6.25	21320	29510	28.50	28.20
odbočka Turie-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	31.00	31.11
odbočka Turie-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	31.00	31.10
S p o l u (tunel)	32.16				
S p o l u (úžina)	32.16				
I/61 Sverepec-Pov.Bystr.z.ač.intrv.	2.93	6574	5058	27.95	27.10
Pov.Bystr.z.intrv.-križ.II/517	1.33	7590	9800	23.80	23.00
Pov.Bystr.kr.II/517-Bytča,I/18	15.94	9430	10800	28.01	28.20
S p o l u	20.20				
I/18 Bytča,I/61-Žilina,rondel	15.98	10240	11740	27.96	28.19
Žilina,rondel-Strečno (tunel)	11.83	7780	8838	31.01	31.00
Žilina,rondel-Strečno (úžina)	11.83	9040	10788	30.99	31.10
S p o l u (tunel)	27.81				
S p o l u (úžina)	27.81				
I/64 Rajec,II/517-odb.Turie	11.57	6040	6700	28.14	28.14
odb.Turie-Žilina,rond.(tunel)	8.40	28300	37100	28.50	28.20
odb.Turie-Žilina,rond.(úžina)	8.40	27040	35150	28.50	28.20
S p o l u (tunel)	19.97				
S p o l u (úžina)	19.97				
II/517 Pov.Bystrica,I/18-Rajec,I/64	24.48	1210	1380	28.13	28.09
C e l k o m (tunel)	124.62				
C e l k o m (úžina)	124.62				
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	29.00	28.60
var. Pov.Bystrica-Rajec	20.24	18580	25300	28.20	28.20
II. Rajec-odbočka Turie	6.25	21320	29510	28.50	28.20
odbočka Turie-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	31.00	31.11
odbočka Turie-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	31.00	31.10
S p o l u (tunel)	34.45				
S p o l u (úžina)	34.45				
C e l k o m (tunel)	126.91				
C e l k o m (úžina)	126.91				

Výkony ř.v. 2010 2020 [mil.vzkm/r]		Výkony I.v. 2010 2020 [mil.vzkm/r]		Výkony vš.v. 2010 2020 [mil.vzkm/r]	
4.75	7.54	11.64	18.82	16.40	26.36
34.33	46.74	87.40	119.02	121.73	165.76
13.86	18.98	34.77	48.34	48.64	67.32
15.06	24.11	33.53	53.38	48.59	77.49
14.26	22.86	31.75	50.64	46.01	73.49
68.01	97.37	167.35	239.55	235.36	336.92
67.21	96.12	165.57	236.81	232.78	332.93
1.97	1.47	5.07	3.94	7.03	5.41
.88	1.09	2.81	3.66	3.68	4.76
15.37	17.72	39.50	45.12	54.86	62.84
18.21	20.28	47.37	52.72	65.58	73.00
16.70	19.30	43.03	49.17	59.73	68.48
10.42	11.83	23.18	26.33	33.59	38.16
12.10	14.49	26.94	32.10	39.03	46.58
27.12	31.13	66.20	75.50	93.32	106.64
28.80	33.79	69.96	81.27	98.76	115.06
7.18	7.96	18.33	20.33	25.51	28.29
24.73	32.08	62.04	81.67	86.77	113.75
23.63	30.39	59.28	77.38	82.90	107.77
31.91	40.04	80.37	102.00	112.28	142.04
30.81	38.35	77.61	97.71	108.41	136.06
3.04	3.46	7.77	8.87	10.81	12.33
148.28	192.29	369.06	478.65	517.34	670.94
148.06	192.01	368.28	477.38	516.34	669.39
4.75	7.54	11.64	18.82	16.40	26.36
38.71	52.71	98.55	134.20	137.26	186.91
13.86	18.98	34.77	48.34	48.64	67.32
15.06	24.11	33.53	53.38	48.59	77.49
14.26	22.86	31.75	50.64	46.01	73.49
72.39	103.34	178.50	254.74	250.89	358.07
71.59	102.09	176.72	251.99	248.31	354.08
152.66	198.25	380.21	493.83	532.87	692.09
152.44	197.97	379.43	492.56	531.87	690.53

Celková spotreba času a poh. hmôt pre Rajeckú alternatívu
diaľnice D1 v návrhových obdobiach

Tabuľka č.12

Cesta číslo Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI		Čas prejazdu		Celk. spotr. času		Celk. spotr. PH	
		2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
		[voz.]		[minút]		[tis.hod/rok]		[mil.l./rok]	
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	1.64	1.64	191.2	307.3	1.33	2.13
var. Pov.Bystrica-Rajec	17.95	18580	25300	12.56	12.56	1420.0	1932.6	9.78	13.31
I. Rajec-Lietavská Lúčka	6.25	21320	29510	4.39	4.39	569.8	788.9	3.92	5.41
Lietavská Lúčka-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	3.94	3.94	569.4	908.0	4.04	6.44
Lietavská Lúčka-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	3.94	3.94	539.1	861.2	3.82	6.11
S p o l u (tunel)	32.16			22.54	22.54	2750.4	3936.9	19.06	27.29
S p o l u (úžina)	32.16			22.54	22.54	2720.1	3890.1	18.85	26.96
I/61 Sverepec-Pov.Bystr. zač.intrv.	2.93	6574	5058	2.93	2.93	117.2	90.2	.61	.47
Pov.Bystr.z.intrv.-križ.II/517	1.33	7590	9800	1.60	1.60	73.7	95.1	.34	.43
Pov.Bystr.kr.II/517-Bytča,I/18	15.94	9430	10800	16.78	17.08	962.5	1122.1	5.00	5.73
S p o l u	20.20			21.30	21.60	1153.4	1307.4	5.94	6.63
I/18 Bytča,I/61-Žilina,rondel	15.98	10240	11740	17.12	17.43	1066.6	1245.0	5.43	6.25
Žilina,rondel-Strečno (tunel)	11.83	7780	8838	12.68	12.91	599.9	693.9	3.17	3.60
Žilina,rondel-Strečno (úžina)	11.83	9040	10788	12.93	13.17	711.0	864.2	3.68	4.40
S p o l u (tunel)	27.81			29.80	30.34	1666.4	1938.9	8.61	9.85
S p o l u (úžina)	27.81			30.05	30.60	1777.6	2109.2	9.12	10.65
I/64 Rajec,II/517-odb.Turie	11.57	6040	6700	11.83	11.83	434.5	482.0	2.23	2.47
odb.Turie-Žilina,rond.(tunel)	8.40	28300	37100	12.00	12.92	2065.9	2916.6	9.62	12.57
odb.Turie-Žilina,rond.(úžina)	8.40	27040	35150	12.00	12.92	1973.9	2763.3	9.19	11.91
S p o l u (tunel)	19.97			23.83	24.75	2500.4	3398.6	11.85	15.04
S p o l u (úžina)	19.97			23.83	24.75	2408.5	3245.3	11.42	14.38
II/517Pov.Bystrica,I/18-Rajec,I/64	24.48	1210	1380	25.02	25.02	184.2	210.0	.94	1.08
C e l k o m (tunel)	124.62			122.49	124.25	8254.8	10791.8	46.40	59.88
C e l k o m (úžina)	124.62			122.74	124.51	8243.7	10762.1	46.27	59.69
D 1 Sverepec-Pov.Bystrica	2.35	19114	30730	1.64	1.64	191.2	307.3	1.33	2.13
var. Pov.Bystrica-Rajec	20.24	18580	25300	14.17	14.16	1601.2	2179.2	11.02	15.01
II. Rajec-Lietavská Lúčka	6.25	21320	29510	4.39	4.39	569.8	788.9	3.92	5.41
Lietavská Lúčka-Višňové (tunel)	5.61	23732	37842	3.94	3.94	569.4	908.0	4.04	6.44
Lietavská Lúčka-Višňové (úžina)	5.61	22472	35892	3.94	3.94	539.1	861.2	3.82	6.11
S p o l u (tunel)	34.45			24.15	24.14	2931.5	4183.4	20.31	28.99
S p o l u (úžina)	34.45			24.15	24.14	2901.3	4136.6	20.09	28.65
C e l k o m (tunel)	126.91			124.09	125.85	8436.0	11038.3	47.65	61.58
C e l k o m (úžina)	126.91			124.35	126.12	8424.9	11008.6	47.52	61.39

Predpokladané zaťaženie úsekov a dopravné výkony
v návrhových obdobiach pre považšskú alternatívu D1

Tabuľka č.13

Cesta číslo Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI		Pod.ť.voz.		Výkony ť.v.		Výkony ť.v.		Výkony vs.v.	
		2010 [voz.]	2020	2010 [v %]	2020	2010 [mil.vzkm/r]	2020	2010 [mil.vzkm/r]	2020	2010 [mil.vzkm/r]	2020
D 1 Sverepec-Bytča	19.21	21070	29030	30.90	27.60	45.65	56.18	102.09	147.37	147.74	203.55
Bytča-Lietavská Lúčka	15.77	22010	30120	28.20	28.20	35.73	48.89	90.96	124.48	126.69	173.37
Liet.Lúčka-Višňové (tunel)	6.14	23732	37842	31.00	31.11	16.49	26.38	36.70	58.42	53.19	84.81
Liet.Lúčka-Višňové (úžina)	6.14	22476	35892	31.00	31.10	15.61	25.02	34.76	55.42	50.37	80.44
S p o l u (tunel)	41.12					97.86	131.45	229.75	330.27	327.61	461.73
S p o l u (úžina)	41.12					96.99	130.09	227.81	327.27	324.80	457.36
I/61 Sverepec-Pov.Bystr.zač.intrv.	2.93	6574	5058	27.95	27.10	1.97	1.47	5.07	3.94	7.03	5.41
Pov.Bystr.z.intrv.-križ.II/517	1.33	7590	9800	23.80	23.00	.88	1.09	2.81	3.66	3.68	4.76
Pov.Bystr.kr.II/517-Bytča,I/18	15.94	6290	6780	30.88	27.54	11.30	10.86	25.30	28.58	36.60	39.45
S p o l u	20.20					14.14	13.42	33.17	36.19	47.31	49.61
I/18 Bytča,I/61-Žilina,rondel	15.98	6200	6680	31.00	28.21	11.21	10.99	24.95	27.97	36.16	38.96
Žilina,rondel-Strečno (tunel)	11.83	7780	8838	31.01	31.00	10.42	11.83	23.18	26.33	33.59	38.16
Žilina,rondel-Strečno (úžina)	11.83	9040	10788	30.99	31.10	12.10	14.49	26.94	32.10	39.03	46.58
S p o l u (tunel)	27.81					21.63	22.82	48.13	54.30	69.76	77.12
S p o l u (úžina)	27.81					23.31	25.48	51.89	60.07	75.20	85.54
I/64 Rajec,II/517-Lietavská Lučka	14.63	11150	14110	30.40	28.90	18.10	21.78	41.44	53.57	59.54	75.35
Liet.Lučka-Žilina,rond.(tunel)	5.34	28500	37400	28.50	28.20	15.83	20.56	39.72	52.34	55.55	72.90
Liet.Lučka-Žilina,rond.(úžina)	5.34	27240	35450	28.50	28.20	15.13	19.48	37.96	49.61	53.09	69.10
S p o l u (tunel)	19.97					33.93	42.33	81.16	105.91	115.09	148.24
S p o l u (úžina)	19.97					33.23	41.26	79.40	103.18	112.63	144.44
II/517Pov.Bystrica,I/18-Rajec,I/64	24.48	3030	3450	31.96	29.37	8.65	9.05	18.42	21.77	27.07	30.83
C e l k o m (tunel)	133.58					176.22	219.08	410.62	548.45	586.84	767.54
C e l k o m (úžina)	133.58					176.33	219.30	410.69	548.48	587.01	767.78

Celková spotreba času a pohonných hmôt
pre Považskú alternatívu
diaľnice D1 v návrh.obdobiach

Tabuľka č.14

Cesta číslo Ú s e k (začiatok-koniec)	Dĺžka v km	RPDI		Čas prejazdu		Celk. spotr. času		Celk. spotr. PH	
		2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
		[voz.]		[minút]		[tis.hod/rok]		[mil.l./rok]	
D 1 Sverepec-Bytča	19.21	21070	29030	13.50	13.42	1730.6	2370.7	12.25	16.23
Bytča-Lietavská Lúčka	15.77	22010	30120	11.03	11.03	1477.1	2021.4	10.17	13.92
Liet.Lúčka-Višňové (tunel)	6.14	23732	37842	4.32	4.32	623.1	993.8	4.42	7.05
Liet.Lúčka-Višňové (úžina)	6.14	22476	35892	4.32	4.32	590.2	942.6	4.18	6.69
S p o l u (tunel)	41.12			28.85	28.77	3830.9	5385.9	26.85	37.20
S p o l u (úžina)	41.12			28.85	28.77	3797.9	5334.7	26.61	36.84
I/61 Sverepec-Pov.Bystr.záč.intrv.	2.93	6574	5058	2.93	2.93	117.2	90.2	.61	.47
Pov.Bystr.z.intrv.-križ.II/517	1.33	7590	9800	1.60	1.60	73.7	95.1	.34	.43
Pov.Bystr.kr.II/517-Bytča,I/18	15.94	6290	6780	15.94	15.94	609.9	657.4	3.30	3.42
S p o l u	20.20			20.47	20.47	800.8	842.7	4.25	4.32
I/18 Bytča,I/61-Žilina,rondel	15.98	6200	6680	16.33	16.33	616.1	663.8	3.27	3.41
Žilina,rondel-Strečno (tunel)	11.83	7780	8838	12.68	12.91	599.9	693.9	3.17	3.60
Žilina,rondel-Strečno (úžina)	11.83	9040	10788	12.93	13.17	711.0	864.2	3.68	4.40
S p o l u (tunel)	27.81			29.01	29.24	1215.9	1357.6	6.44	7.01
S p o l u (úžina)	27.81			29.26	29.50	1327.1	1528.0	6.95	7.81
I/64 Rajec,II/517-Lietavská Lučka	14.63	11150	14110	17.31	18.96	1174.4	1627.4	5.89	7.81
Liet.Lučka-Žilina,rond.(tunel)	5.34	28500	37400	7.63	8.22	1322.6	1869.1	6.16	8.05
Liet.Lučka-Žilina,rond.(úžina)	5.34	27240	35450	7.63	8.22	1264.1	1771.7	5.89	7.63
S p o l u (tunel)	19.97			24.94	27.17	2497.0	3496.5	12.05	15.87
S p o l u (úžina)	19.97			24.94	27.17	2438.5	3399.0	11.78	15.45
II/517Pov.Bystrica,I/18-Rajec,I/64	24.48	3030	3450	25.02	25.02	461.1	525.1	2.47	2.73
C e l k o m (tunel)	133.58			128.29	130.67	8805.7	11607.8	52.06	67.12
C e l k o m (úžina)	133.58			128.54	130.93	8825.4	11629.5	52.07	67.14

II.14.4 Porovnanie a zhodnotenie alternatív

Porovnávané budú základné alternatívy s výstavbou diaľnice (Rajecká a Považská) s nulovým variantom, ktorý predstavuje stav bez výstavby diaľnice. V správe už bolo spomenuté, že zatiaľ čo u diaľničných alternatív sa predpokladá pritiahnutie určitých vzťahov, ktoré sa presunú z iných ciest, u nulového stavu sa predpokladá, že budú naďalej realizované po cestách mimo riešeneho územia. Túto skutočnosť je potrebné pri hodnotení zohľadniť, aby sa vychádzalo z rovnakej základne.

Treba ale zdôrazniť, že nulový variant je ťažko porovnávať s alternatívami s výstavbou diaľnice. Ide totiž o koncepčne, ale aj kvalitatívne odlišné riešenie. Integrácia diaľkovej, regio-

nálnej a miestnej dopravy do jedinej trasy je nevhodná a pre výhľad možno povedať neprijateľná. Diaľková doprava získava stále viac na význame, potrebuje diferencované rýchle a kapacitné trasy, pretože prekonáva jazdy na veľké vzdialenosti. Viest túto dopravu naďalej po cestách cez intravilány sídelných útvarov je vo výhľade neprijateľné pre obyvateľstvo dotknutých sídiel z hľadiska životného prostredia i bezpečnosti. Ani postupné rozširovanie týchto ciest nie je prijateľným riešením. Ak by aj vyhovovali z hľadiska kapacitných požiadaviek, nemôžu vyhovovať zo spomínaných hľadísk pre sídelné útvary, ani pre diaľkovú dopravu.

Z hľadiska koncepčných zásad potreby diferenciácie diaľkovej dopravy od prímestskej a miestnej dopravy sú preto diaľničné alternatívy rozhodne vhodnejšie ako nulový variant.

Z hľadiska širších medzinárodných vzťahov, predovšetkým možnosti zapojenia budúcej diaľničnej trasy zo severu (D18) sa javí najvhodnejšia Považská alternatíva, nakoľko umožňuje pripojenie tejto diaľnice aj západne od Žiliny, zatiaľ čo Rajecká alternatíva túto možnosť nedáva. V súčasnosti sú teda technicky spracované dve alternatívy zapojenia diaľnice D18 do diaľnice D1 a to západne a východne od Žiliny. Rajecká alternatíva vedenia diaľnice D1 umožňujú len východné napojenie diaľnice D18. Rozhodnutie o výstavbe Rajeckej alternatívy preto determinuje východné vedenie a zaústenie trasy D18 a znemožňuje takto výber vhodnejšej alternatívy.

Preto z hľadiska dopravy medzinárodnej i celoštátnej možno skúmané alternatívy hodnotiť nasledovne:

- Považskú alternatívu - variant I (1), variant I A (1)
- Rajeckú alternatívu - variant I (2) a variant II (2)
nulový variant (3)

Z hľadiska obsluhy a vplyvu na rozvoj regiónu možno výstavbu diaľnice v predmetnom úseku hodnotiť ako prínos, na jednej strane preto, že umožní vhodnejšie prepojenie hlavných sídiel regiónu navzájom i celého regiónu s ostatným územím štátu, na druhej strane preto, že takto odľahčená cestná sieť bude zabezpečovať vhodne regionálnu dopravu a bude umožňovať jeho všestraný rozvoj. Diaľnica zohrá veľmi dôležitú úlohu v rámci rozvoja cestovného ruchu a keďže žilinský región a následne oravský a tatranský región sú dôležitými strediskami rekreácie a cestovného ruchu, možno výstavbu diaľnice D1 považovať za jednu z rozhodujúcich investícií v tomto smere. Pri porovnávaní skúmaných alternatív diaľnice sa javí Považská alternatíva ako vhodnejšia. Obsluhuje priamo zhruba 17.000 obyvateľov, Rajecká alternatíva cca 12.000 obyvateľov. Spolu so širším zázemím obsluhuje Považská alternatíva cca 35.000, Rajecká alternatíva cca 20.000 obyvateľov. Z uvedených dôvodov treba alternatívy hodnotiť nasledovne:

- Považskú alternatívu - variant I (1), variant I A (1)
- Rajeckú alternatívu - variant I (2) a variant II (2)
nulový variant (3)

Z hľadiska ekonomie času pri prejazde vozidiel skúmaným územím sú rozhodujúce predpokladané rýchlosti vozidiel pri dosahovaných intenzitách. Hodnoty v tabuľkách č.12 a 14 je potrebné pri porovnaní s hodnotami v tabuľke č.10 pre nulový variant ešte znížiť o pritiahnuté prepravné vzťahy z iných trás, aby boli zrovnateľné. Potom možno hodnotenie previesť priamou úmerou med-

zi minimálnymi a maximálnymi hodnotami, ktoré majú pridelené 1 a 3 body a toto hodnotenie je nasledovné (na jedno desatinné miesto):

- Rajecká alternatíva (I.aII.) i Považská alternatíva (I, IA) - 1,0
- nulový variant - 3,0

Z pohľadu užívateľa sú rozhodujúce hľadiská - celkové najazdené vozokilometre, spotreba času, ako aj spotreba pohonných hmôt. Aj tu je potrebné udávané hodnoty v tabuľkách pre diaľničné alternatívy korigovať na spoločnú základňu s nulovým variantom a váhové body prideliť v úmERE pre jednotlivé alternatívy. Potom je hodnotenie z pohľadu užívateľa nasledovné:

- rajecký variant I. - 1,0
- rajecký variant II. - 1,1
- považská alternatíva - 1,4
- nulový variant - 3,0

Z hľadiska súladu s územnoplánovacou dokumentáciou je treba rozlíšiť o akú dokumentáciu ide. Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) počíta s výstavbou diaľnice v predmetnom koridore, pričom presné vedenie trasy neurčuje. Spracované územné plány veľkých územných celkov taktiež uvažujú s výstavbou diaľnice. Územné plány dotknutých sídelných útvarov poväčšine tiež rezervovali trasy pre vedenie diaľnice a neuvažovali z rozšírením dnešnej cesty podľa potrieb nulového variantu, pretože takéto riešenie by podstatne narušilo ich urbanistickú koncepciu. Výsledný návrh riešenia trasy diaľnice dozná na základe posúdenia zámeru ešte určité korekcie, ktoré bude potrebné prejednať s orgánmi miestnej správy a zapracovať ich do územnoplánovacej dokumentácie. Celkove ale možno hodnotiť diaľničné alternatívy nasledovne:

- Rajecká alternatíva (I.aII.) i Považská alternatíva - 1,0
- nulový variant - 3,0

V priložených obrázkoch sú pre názornosť vyznačené zaťaženia ciest pre jednotlivé alternatívy.

Na obrázku v prílohe č. 5 je zobrazené súčasné zaťaženie (rok 1990) v RPDI a prognózované zaťaženie pre rok 2020 jednotlivých úsekov ciest pre nulový variant aj prípustná intenzita v roku 2020, čo poukazuje na potrebu rozšírenia na štvorpruhovú cestu.

Na obrázkoch v prílohe č.4 je zobrazené výhľadové zaťaženie diaľnice D1 pre Rajeckú a Považskú alternatívu a príslušné úseky ciest v území pre návrhové obdobie r. 2000. Pre diaľničné úseky sú v zátvorke udané aj zaťaženia v roku 2010.

II.15. VYMEDZENIE DOTKNUTÉHO ÚZEMIA ZÁMERU

Dotknuté územie zámerov líniových stavieb sa najčastejšie vyhraničuje v podobe pásma spravidla širokého 8 km (4 km po každej strane trasy, t. j. pásmo, v ktorom sa predpokladajú najväčšie zmeny vplyvom výstavby i bariérového efektu). V hornatom

území Žilinského regiónu však dotknuté územie zámeru výstavby diaľnice D1 nemožno vymedziť schematicky, ale treba sa pridržiavať prirodzených prírodných hraníc, daných chrbáticami, alebo kontaktom rôznych typov reliéfu. Dotknuté územie Považskej alternatívy preto tvorí niva Váhu a priľahlé časti svahov a medzi Hričovským Podhradím a Višňovým údolia a prirodzené tvary krajiny. Podobný princíp vyhraničenia dotknutého územia bol zachovaný v Rajeckej alternatíve. Kritériom bolo utváranie krajiny, ktoré podmieňuje šírenie vplyvov v prírodnom prostredí.

II.16. ENVIRONMENTÁLNE VÝHODY A NEVÝHODY NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV

Horninové prostredie a reliéf

Považská alternatíva

Rozsah zemných prác pri výstavbe diaľnice sa viaže cca na 1/2 dĺžky trasy, čo je menej ako v Rajeckej alternatíve. Sanačné práce sa viažu len na 1. a 3. úsek trasy, najmä na úsek Ovčiarско - Višňové. Trvalé napriaznivé vplyvy sú nepredvídateľné, avšak možno predpokladať dočasné vplyvy v kritických úsekoch, ktoré môžu vyvolať obtiažnosť dodržania technologickej disciplíny. Tieto občasné vplyvy (narušenie stability horninového prostredia v dôsledku stresových faktorov, napr. silného zvodnenia substrátu, výskytu zemetrasenia a nemožnosti dodržania technologickej disciplíny vo výnimočnej situácii) môžu predstavovať riziká, ktoré si vyžadujú dodatočné vysoké náklady na sanáciu. Takéto kritické úseky predstavuje Považská Bystrica, Bytča a Vrútky. Hrozí riziko ohrozenia nielen stavebných prác diaľnice, ale aj poškodenie, resp. deštrukcia dopravnej a inžinierskej infraštruktúry (železnica, cesta I. triedy). Napriek týmto environmentálnym nevýhodám je Považská alternatíva vhodnejšia (nižšia hodnota prírodného prostredia).

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Z hľadiska vysokého stupňa komplikovanosti geologickej stavby a s ňou spojenej labilitaty horninového prostredia je Rajecká alternatíva nevýhodná. Veľké zásahy do reliéfu (zárezy, násypy) uprednostňujú Považskú alternatívu.

Hlavným rizikom je, že trasa diaľnice je vedená po poruchovej tektonickej línii, ktorá podmieňuje produkciu porúch. Tieto poruchy, ako je uvedené vyššie môžu za vhodných okolností spôsobiť aktivizáciu rôznych geodynamických procesov. Dôsledkom môže byť narušenie stavby počas zemných prác i počas prevádzky diaľnice. Opatrenia na elimináciu vplyvov nejestvujú. Vplyvy nie sú predvídateľné. Bezpodmienečne však treba dodržať absolútnu technologickú disciplínu prác, minimalizovať čas na zemné práce dodržiavať sústavnú údržbu diaľnice a podrobný monitoring zmien. Zámer si tiež vyžaduje vypracovať podrobný environmentálny plán manažmentu diaľnice pre prípad porúch (prírodných, ale aj havárií, ktoré by mohli spôsobiť nevratné znečistenie horninového prostredia).

Celý úsek varianty bude mať výrazný vplyv na reliéf

z dôvodu úzkeho údolia a strmých svahov, najmä v závere Kvašovskej a Počarovskej doliny. Tú sú navrhnuté zárezy v rozsahu do 10 - 15 m. Vo vrcholovej časti trasy by bol najvýraznejší zásah do reliéfu v navrhnutej alternatíve II.A (kde zárez hĺbky cca 20 nahrádza tunelovú variantu II.).

Povrchové a podzemné vody

Považská alternatíva

Znečistenie povrchových vôd sa očakáva len pri zemných prácach. Je dočasné, avšak bude mať negatívne dôsledky na vodný ekosystém. Vplyv na Váh je v dôsledku súčasného znečistenia relatívny.

U podzemných vôd možno očakávať vplyvy na nive Váhu a v tunelových úsekoch.

Z hľadiska vodného hospodárstva sa vyskytnú len dva konflikty a síce narušenie ochranného pásma vodného zdroja Predmier, ktoré možno riešiť úpravou ochranného režimu, podobne, ako v ochrannom pásme termálno - liečebných vôd v Nimnici.

Z hľadiska vplyvov na povrchové a podzemné vody a vodné hospodárstvo je Považská alternatíva výhodnejšia ako Rajecká.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Z hľadiska citlivosti podzemných a povrchových vôd a ich využívania vo vodnom hospodárstve je **Rajecká alternatíva menej vhodná** (prebieha dvomi PHO vodných zdrojov a ochranným pásmom kúpeľov Rajecké Teplice, Počarovský variant narušuje PHO 6 vodných zdrojov) ako Považská.

Veľmi významné nepriaznivé očakávané vplyvy zámeru D1 však treba očakávať v PHO šiestich vodných zdrojov Počarovského variantu. Jediné opatrenie spočíva v úprave ochranného režimu PHO, avšak nerieši ochranu vodných zdrojov. Sústavné znečisťovanie podzemných vôd odpadovými vodami z vozovky (hoci pomalé, ale sústavné, pričom v drsnej až extrémnej horskej klíme riešenie zachytávania odpadových vôd je veľmi obtiažne) a prípadné riziká znečistenia z havárií (najmä nákladných vozidiel prevážajúcich škodlivé látky a palivá) sú však prílišnou hrozbou pre vodné zdroje dotknutého územia.

Klíma

Považská alternatíva

Realizácia zámeru nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazaná. Zmeny mikroklímy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav, odlesnenia a pod.) budú skôr vplývať na samotné dielo, resp. činnosti spojené s jeho prevádzkou.

Z hľadiska zmien mikroklímy s dopadom na možné nepriaznivé meteorologické javy (objekty na trase - mosty a premostenia, les, výkop) bolo vo variante I. (Považskej alternatíve) určených celkom 47 kritických miest (z toho spoločná trasa 42) a v II. alternatíve celkove 59 kritických miest. Na jeden kilome-

ter diaľnice pripadá v I. alternatíve 0,94 kritického miesta, v II. alternatíve 1,18. Vážený priemer za celú Považskú alternatívu je 1,06 kritického miesta na jeden kilometer diaľnice.

Uvážením klimatických charakteristík, výskytu nepriaznivých meteorologických javov a kritických miest na diaľnici pre dopravu výhodnejšia je Považská alternatíva.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Realizácia zámeru nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena nebude dokázateľná. Významnejšie budú zmeny mikroklímy, avšak budú vplývať na diaľnicu, resp. na činnosti spojené s jej prevádzkou. Z hľadiska zmien mikroklímy bolo pre Rajeckú alternatívu určené 62 kritických miest a v Počarovskom variante 41 kritických miest. Z tohto hľadiska je Rajecká alternatíva s variantom II menej vhodná.

Pôdy

Považská alternatíva

Hlavným environmentálnym konfliktom Považskej alternatívy je záber najúrodnejších pôd v oblasti Predmiera, Drieňového a Bytča. Z hľadiska vplyvu na pôdy sú obe alternatívy vyvážené.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Záber najúrodnejších pôd bude na 5 lokalitách. Ich rozloha je podobná, akov Považskej alternatíve. Z hľadiska vplyvu na pôdy sú obidve alternatívy podobné.

Vegetácia a živočíšstvo

Považská alternatíva

Hlavnou environmentálnou nevýhodou Považskej alternatívy je narušenie interkontinentálneho migračného koridoru, ktorý predstavuje Váh. Celkovo počet genofondových plôch, prvkov ÚSES a biotopov je menší a sú menej hodnotné, ako v Rajeckej alternatíve a preto je Považská alternatíva z hľadiska vegetácie a živočíšstva výhodnejšia.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Vzhľadom na veľké genofondové bohatstvo Strážovských vrchov, ktoré je v rámci strednej Európy jedinečné, narušenie zámerom diaľnice je Rajecká alternatíva oveľa menej vhodná ako Považská.

Trasa Rajeckej alternatívy prechádza Strážovskými vrchmi, ktorých podstatná časť patrí do Chránenej krajinskej oblasti. Strážovské vrchy sú známe svojou neobyčajnou pestrosťou lesnej a nelesnej vegetácie, zastúpením mnohých vzácných, ohrozených, endemických a reliktných druhov a spoločenstiev. Táto pestrosť vyplýva jednak z geologického prostredia (prevažne vápence a dolomity) a zo severojužného smeru pohoria. V Strážovských vrchoch

je kompenzovaný najväčší výskyt vstavačovitých druhov v rámci celého Slovenska. Bez zveličovania možno povedať, že z hľadiska zachovania diversity rastlinstva patrí územie k najhodnotnejším nielen v rámci Slovenska, ale aj Európy.

Realizácia trasy diaľnice Rajeckej alternatívy zasahuje priamo alebo nepriamo mnohé významné genofondové lokality. Súčasne zasiahne aj ďalšie cenné biotopy napr. prameniskové, lesné, skalné a iné. Takmer v celej dĺžke, čím dôjde k narušeniu funkčných väzieb v ekosystémoch.

Na základe uvedených skutočností nedoporučujeme realizáciu Rajeckej alternatívy variantu II.

Z hľadiska bioty výstavba diaľnice nemá žiadne environmentálne výhody.

Pri porovnaní závažnosti a rozsahu predpokladaných vplyvov oboch alternatív diaľnice na biotu môžeme konštatovať, že prijateľnejšie, resp. podmienene prijateľná je Považská alternatíva, kým Rajecká je neprijateľná.

Trasa variantu II likviduje lokality medzinárodne chránenej orchideoflóry (IUCN), mokrade (chránené Ramsarskou konvenciou), genofondové plochy a ohrozuje poľovné revíry, v ktorých naruší prirodzený vývoj spoločenstva lovej zvere, lebo bude pôsobiť ako bariéra. Dôsledky nemajú len ekologický, ale aj priamy ekonomický dopad. Vplyvy sú mimoriadne významné, nepriaznivé a trvalé. Variant II je environmentálne krajne nevýhodný.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov nejestvujú, jedinou možnosťou ich predídeniu je zmena trasy diaľnice mimo územia Strážovských vrchov.

Krajina, štruktúra, ochrana, ÚSES a scenéria

Považská alternatíva

Považská alternatíva je situovaná do silne premennej, poľnohospodársky využívanej, urbanizovanej a industrializovanej doliny Váhu v úseku Považská Bystrica - Hričovské Podhradie. V druhom úseku je situovaná do pahorkatinnej časti Žilinskej kotliny, ktorá je v doline Rajčianky opäť silne premenná, urbanizovaná a intenzívne využívaná.

Dotknuté územie sa dotýka len okrajovo chránenej krajinnej oblasti (len jedného chráneného prírodného útvaru). Dotýka sa viacerých biokoridorov, biocentier a genofondových plôch, ktoré sú však značne ovplyvnené v silne skultivovanom prostredí. Vplyvy na scenériu sú menej významné, ako v dotknutom území Rajeckej alternatívy.

Z uvedeného vyplýva, že Považská alternatíva je z hľadiska krajiny, jej štruktúry ochrany prírody, ÚSES a krajinnej scenérie environmentálne výhodná.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Vzhľadom na vysoké hodnoty prírodných prvkov v štruktúre krajiny, chránenú krajinnú oblasť a maloplošné chránené územia, ÚSES a scenériu by narušenie telesom diaľnice a jej vplyvmi pri-nieslo veľké škody na prírodnom prostredí v horskej časti úseku

alternatívy. Z tohto hľadiska je **Rajecká alternatíva menej vhodná** ako Považská.

Vplyv na krajinu v dotknutom území Počarovského variantu sa prejaví v narušení pôvodnej, prírodnej štruktúry, vložení líniového technogénneho prvku. Na celej línii variantu sa naruší reliéf (násypy vysoké 5-8 m, zárezy 9-15 m, v najvyššej časti trasy až 20 m). Násypy a zárezy predstavujú bariéru pre tok povrchových procesov (gravitačné procesy, tok vody po povrchu pôdy). Vplyv je nepriaznivý, trvalý a nezmierniteľný.

Trasou diaľnice sa naruší ochranný režim chránenej krajinej oblasti a ohrozí národná prírodná rezervácia. Vplyv je v kolízii so zákonom č. 287/1994, je veľmi nepriaznivý, trvalý a nezmierniteľný.

Trasa diaľnice vykonáva trvalý, nezmierniteľný vplyv na regionálny biokoridor, ktorý je zároveň migračným koridorom pre živočíchy medzi Zemianskym Kvašovom a Počarovou. Keďže vedie koridorom, likviduje ho a prakticky nejestvuje žiadne opatrenie, ktoré by ho zmiernovalo. Trasa zároveň pretína lokálne migračné koridory. Diaľnica by na živočíšne spoločenstvá pôsobila ako bariéra a narušila by jeho zloženie a funkčnosť v regióne.

Veľmi nepriaznivý trvalý vplyv by bolo možné riešiť ekonomicky nákladnými estakádami, ktoré by však veľmi narušovali scenériu krajiny. **Variant II je environmentálne krajne nevýhodný.**

Krajinná scenéria bude narušená líniovým yásahom diaľnice, ktorý bude krajinu znehodnocovať. Zmierňujúce opatrenie nejestvuje.

Jediné riešenie ochrany krajiny, ochrany prírody, ÚSES, migračných koridorov, ekosystémov a scenérie je lokalizácia trasy diaľnice mimo územie Strážovských vrchov.

Obyvateľstvo a sídla

Považská alternatíva

V dotknutom území Považskej alternatívy žilo 3. 3. 1991 66 056 obyvateľov, kým v dotknutom území Rajeckej alternatívy 24 237 obyvateľov.

Považská alternatíva si vyžiada demoláciu 21 domov, kým Rajecká 15 domov.

Z dotknutých sídel v koridore Považskej alternatívy sa musí presídlieť 80 obyvateľov, v koridore Rajeckej alternatívy 60 osôb.

Považská alternatíva obmedzí rozvoj Považskej Bystrice (IBV Jelšová II) a Hričovského Podhradia. Rajecká alternatíva nepatrne obmedzí rozvoj obcí Kanská, Poluvsie a Turie.

Hluk zasiahne v Považskej alternatíve 15 650 obyvateľov, v Rajeckej alternatíve 15 150 obyvateľov.

Považská alternatíva ponúkne pracovné príležitosti na odpočívadlách v Kunovci, Vrtižery, Bytči, Hôrkach a Višňovom.

Rajecká alternatíva ponúkne pracovné príležitosti na odpočívadlách v Cingeli, Prečine (Počarovej), Jasenovom a Turí.

Pri hodnotení oboch alternatív sa ako menej vhodná javí **Považská alternatíva.**

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Vplyvy na obyvateľstvo a sídla sú v Rajeckej alternatíve menšie ako v Považskej.

Predpokladá sa demolácia 15 domov a potreba vysťahovania 60 osôb.

Z časti sa obmedzí rozvoj sídiel Korská, Poluvsie a Turie.

Hluk bude nepriaznivo pôsobiť na 11 150 obyvateľov.

V porovnaní s Považskou alternatívou je Rajecká alternatíva výhodnejšia.

V dotknutom území variantu II sídla nebudú zasiahnuté trasou diaľnice. Hlukom bude v Zemianskom Kvašove ovplyvnené 87 % obyvateľov, v Počarovej 100 % obyvateľov. Hladina hluku v oboch sídlach je vypočítaná na 72,6 dB. Zmiernenie je možné hlukovou stenou, ktorá však svojou geometrickou plochou naruší scenériu horských obcí i krajiny.

Emisie

Porovnanie alternatív z hľadiska vplyvu emisií z dopravy

	Rajecká alt.		Považská alt.
	Diaľnica I.var.	D1 r.2020 II.var.	Diaľnica D1 r.2020
Ročné emisie NO _x	475,8	392,1	590,1

Ako výhodnejšiu možno z hľadiska znečistenia ovzdušia a zásahu obyvateľstva považovať Rajeckú alternatívu. Považská alternatíva je menej výhodná.

Hluk

Považská alternatíva

Počet obyvateľov postihnutých hlukom nad dovolenú hodnotu

Úsek	ALT.I.	ALT.I. + VAR.6	zbytková doprava I.št. cesty r. 2020	celkom	
				alt.I. + zbytková doprava	alt.I.+ var.6 + zbytková doprava
Sverepec - Višňové	15 645	16 995	14 335	29 980	31 330
Zníženie v dôsledku PHO	3 129	3 400	14 335	17 464	17 735

V dôsledku vybudovania diaľnice sa zníži počet postihnutého obyvateľstva z hľadiska hluku po realizácii protihlukových opatrení. Rozhodujúca je zbytková doprava na št. cestách, kde sa neuvvažuje s realizáciou protihlukových objektov (PHO). Z hľadiska mestských sídiel je potrebné venovať pozornosť Považskej Bystrici. Okrem hluku od automobilovej dopravy je zdrojom hluku aj doprava na železničnej trati. Hladina hluku na železničnej trati je 67,02 dB. Vzdialenosť izofóny 40 dB od železničnej trate je 318 m. Hlavne ide o úsek Považská Bystrica - Žilina. Pri podrobnejších výpočtoch je potrebné uvažovať s energetickým sčítaním hladín hluku od týchto dopráv. Okrem postihnutia obyvateľstva hlukom sa iný negatívny účinok od hluku na životné prostredie neočakáva.

Presnosť riešenia je daná východzími podkladmi a situáciou v mierke 1:25 000.

Pri hodnotení so súčasným stavom r.1995:

- nulový variant - r.2010 -1
- Var.I a zbytková doprava - r.2020 0
- Var.I, variant 6 a zbytková doprava - r. 2020 0

Pri hodnotení s nulovým variantom r.2010

- nulový variant r. 2020 0
- Var. I. a zbytková doprava r. 2020 +2
- Var. I., variant 6 a zbytková doprava r. 2020 +2

Z hľadiska celkového hlukového zaťaženia (absolútny počet zasiahnutých obyvateľov) priaznivejšia je Považská alternatíva.

Rajecká alternatíva

Počet obyvateľov postihnutých
hlukom nad dovolenú hodnotu

Úsek	variant I.	variant II.	zbytková doprava I., II. 2020	celkom	
				variant I. + zbytková doprava	variant II. + zbytková doprava
Sverepec - Višňové	11 149	9 003	5 180	16 329	14 183
Zníženie v dôsledku PHO	2 230	1 800	5 180	7 410	6 980

V dôsledku vybudovania diaľnice sa zníži počet postihnutého obyvateľstva z hľadiska hluku po realizácii protihlukových opatrení (o 80-90%), ale celková plocha územia postihnutá hlukom oproti nulovému variantu bude väčšia. U zbytkovej dopravy na štátnych cestách sa neuvažuje s protihlukovými opatreniami.

U variantov I.A až I.D sa zhoršia podmienky z hľadiska hluku a bude potrebné navrhnuť nové protihlukové opatrenia. U variante II.A nedôjde k zmene oproti variante II.

V rámci plochy izofón 40 dB (A) u variante I. sú rekreačné priestory v km. 68,0 vľavo - Biela Studňa a zdravotnícke objekty v Rajeckých Tepliciach.

Z hľadiska mestských sídiel je potrebné samostatne riešiť mesto Považská Bystrica a kúpeľné mesto Rajecké Teplice, nakoľko plocha izofón je veľká a tým aj vyšší počet obyvateľov. Realizáciou diaľnice dôjde k zníženiu počtu obyvateľov postihnutých hlukom v porovnaní s nulovým variantom v r. 2010 ako aj v súčasnosti. Okrem postihnutia obyvateľstva hlukom sa iný negatívny účinok na životné prostredie neočakáva. Hlavnou metódou pre porovnanie súčasného stavu a hlukových variantov je výpočet počtu obyvateľov postihnutých hlukom nad dovolenú hladinu. Presnosť je daná východzími podkladmi a situáciou v merítku 1:25 000. Z technického hľadiska je potrebné upozorniť, že súčasne dvojpruhové komunikácie I. triedy majú maximálnu kapacitu 16 tisíc - 20 tisíc voz/24h. Hluk zo železničnej dopravy je minimálny a neovplyvňuje celkovú hladinu hluku.

Pri hodnotení zo súčasným stavom 1995

	hodnotenie
nulový variant r. 2010	-1
variant I.+ zbytková doprava	+2
variant II.+ zbytková doprava	+2

Pri hodnotení s nulovým variantom r. 2010

	hodnotenie
nulový variant	0
variant I.+ zbytková doprava	+2
variant II.+ zbytková doprava	+2

Z hľadiska celkového hlukového zaťaženia sa javí výhodnejšia **Rajecká alternatíva**.

Sídla

Považská alternatíva

- demolácia 15 domov a potreba vysťahovania 60 osôb,
- z časti obmedzený rozvoj sídiel Korská, Poluvsie a Turie,
- nepriaznivé pôsobenie hluku na 11 150 obyvateľov.

V porovnaní s Považskou alternatívou sa javí **Rajecká alternatíva výhodnejšou**.

Poľnohospodárstvo

Produkčná schopnosť	Považská alt	Rajecká alt.
Počet dotknutých honov	85	83
Výmera dotknutej pôdy	1062 ha	1076 ha
Počet dotknutých hospod. dvorov	12	11
Počet križovaných poľných ciest	31	30
Priemerná hodnota dotknutej produkčnej kategórie pôdy	2,645	2,815

Na základe hodnotenia kritériom produkčnej schopnosti narušeného pôdneho fondu možno konštatovať, že alternatíva s vyššou hodnotou je pre vedenie trasy menej vhodná. Avšak ani kritérium produkčnej schopnosti pôd neukázalo preukázne rozdiely medzi porovnávanými alternatívami vedenia trasy diaľnice. **Považská i Rajecká alternatíva sú z hľadiska vplyvov na poľnohospodárstvo podobné.**

Lesné hospodárstvo

Považská alternatíva

Z lesníckeho hľadiska je najvýhodnejšia hlavná trasa, ktorá zasahuje do lesov len v malom rozsahu a na menej významných lokalitách. Subvariant 1 je druhý, lebo lesy vo väčšom rozsahu zasahuje len nad továrňou ZVL. Na druhej strane Váhu prechádza tunelom a lesy nezasahuje. Vlastný variant I je menej výhodný, lebo zasahuje lesy vo väčšom rozsahu aj na druhej strane Váhu nad obcami Orlové a Považské Podhradie. Najnevýhodnejší je variant 2, ktorý medzi sídliskom Pov. Bystrica a Pov. Teplou zasahuje veľký komplex lesov, z veľkej časti patriaci do lesov osobitného určenia a titulu prímestských rekreačných lesov.

Z lesníckeho hľadiska je najvýhodnejšia hlavná trasa v severnej alternatíve (SUDOP). Menej výhodná je variant I.B cez Jasenovskú dolinu s variantom 4,5. Najnevýhodnejší je variant 2, tak v južnej alternatíve, ako aj cez Jasenovskú dolinu, nevýhodný je aj variant 3. Variant 1 je z uvedených dôvodov bezvýznamný. Je ale menej výhodný, ako hlavná trasa s odložením na Počarovú.

Z lesníckeho hľadiska je najvýhodnejšia Považská alternatíva - hlavná trasa, nasleduje subvariant 1, potom variant 1. Až po ich nasleduje hlavná trasa Považskej alternatívy v severnej alternatíve. Ďalšie trasy sú nevýhodné pre veľký zásah do lesov dotknutého územia Rajeckej alternatívy.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Z lesníckeho hľadiska je výhodnejšia hlavná trasa v severnom variante (SUDOP). Menej výhodný je variant I.B cez Jasenovskú dolinu s variantom 4, 5. Najnevýhodnejší je variant 2, tak v južnej alternatíve, ako aj cez Jasenovskú dolinu, nevýhodný je aj variant 3. Variant 1 je z uvedených dôvodov bezvýznamný. Je ale menej výhodný, ako hlavná trasa s odložením na Počarovú.

Z lesníckeho hľadiska je najvýhodnejší Považská alternatíva - hlavná trasa, nasleduje subvariant 1, potom variant 1. Až po ich nasleduje hlavná trasa Rajeckej alternatívy v severnom variante. Ďalšie trasy sú nevýhodné pre veľký zásah do lesov.

Trasa diaľnice v dotknutom území variantu II pretína početné lesné porasty, ktoré patria k extrémnym vápencovým bučinám, vápencovým borinám, vzácnym dubovým bučinám, dealpínskym borinám a bučinám. Ide o prirodzené porasty, v ktorých by odlesnenie koridoru diaľnice znamenalo neúnosný zásah, ktorý by mal trvalú funkciu stresového faktora pre porast. Lesy majú väčšinou ochrannú a vodohospodársku funkciu. Ich narušenie je o to významnejšie.

Opatrenie na zmiernenie toho vplyvu nejestvuje. Rajecká alternatíva je z hľadiska zásahu do lesnej pokrývky nevýhodná. Krajne nevýhodný je II variant.

Ochrana cenných horských lesných porastov spočíva jedine v lokalizácii trasy diaľnice mimo územie Strážovských vrchov.

Priemysel

Považská a Rajecká alternatíva nevykazujú rozdiely vo výhodnosti resp. nevýhodnosti z hľadiska vplyvov na priemysel

Skládky

Z hľadiska výskytu skládok v dotknutom území sú obe alternatívy rovnocenné (Považská alternatíva : 5 skládok, Rajecká alternatíva : 6 skládok).

Environmentálne porovnanie Považskej a Rajeckej alternatívy z hľadiska výhodnosti

Celkovo je Považská alternatíva výhodnejšia z hľadiska hlučného zaťaženia obyvateľstva (v absolútnom počte zasiahnutých obyvateľov). Z dôvodov ochrany centra Považskej Bystrice a prírodného priestoru Hôrka je navrhnutý subvariant I (tunelové riešenie) najvhodnejší. Považská alternatíva je výhodnejšia aj z hľadiska záujmov ochrany prírodného prostredia (je trasovaná v intenzívne využívanom prostredí doliny Váhu a Strážovskými vrchmi prechádza len okrajovou, nižšou a využívanou severnou časťou, ďalej z hľadiska ochrany vodných zdrojov, lesov a vykazuje aj menej kolízií so zákonom na ochranu prírody. Možno predpokladať aj menej rizík pri výstavbe a prevádzke diaľnice. Považská alternatíva je menej výhodná z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo (presťahovanie, imisie) a sídla.

Rajecká alternatíva (variant I a II) je výhodnejšia z hľadiska zaťaženia obyvateľstva imisiami a vplyvov na sídla (sanácie domov), avšak je nevýhodná z hľadiska všetkých ostatných vplyvov, najmä na všetky zložky prírodného prostredia, na vodné zdroje, lesy, tiež z hľadiska kolízií so zákonom na ochranu prírody a s medzinárodnými dohodami o ochrane prírody. Zvlášť nevýhodný je II variant.

Posúdenie environmentálnych výhod a nevýhod II. variantu

Variant II je environmentálne výhodný z hľadiska vplyvov na sídla (žiadny priamy vplyv a teda žiadna potreba sanácie), čo však nemožno vzťahovať na obyvateľstvo, lebo percento zasiahnutia hlukom je veľmi vysoké (pri úrovni hladiny hluku 72,6 dB v Zemianskom Kvašove 87 %, V Počarovej 100 %).

Z hľadiska hlavných zložiek prírodného prostredia je však II. variant environmentálne nevýhodný a neprijateľný. Zvlášť nepriaznivé a trvalé vplyvy sú na reliéf (prakticky na celej trase sa striedajú násypy a zárezy s neúnosnými dimenziami), vodné zdroje (ohrozenie 6 vodných zdrojov), lesné porasty (vytvorenie trvalého stresového faktora odlesneného koridoru v horských vápencových lesných porastoch s ochrannou a vodohospodárskou funkciou), vegetáciu a živočíšstvo (celé dotknuté územie je lokalitou výskytu medzinárodne chránenej orchideoflóry (IUCN), zlikvidujú sa mokrade (chránené Ramsarskou medzinárodnou konvenciou), zlikvidujú sa genofondové plochy, vytvorí sa bariérový efekt v štyroch revíroch poľovnej zvere, čo naruší ich fun-

kčnosť a prirodzený vývoj spoločenstiev poľovnej zvere a tiež v migračných koridoroch a biokoridoroch s podobnými vplyvmi. Medzi Zemianskym Kvašovom a Počarovou vedie trasa regionálnym biokoridorom a migračným koridorom a likviduje ich. Trasa tiež vedie cez chránenú krajinnú oblasť Strážovské vrchy a veľmi negatívne narušuje horskú scenériu.

Veľkou komplikáciou a rizikom je, že trasa vedie po tektonickej poruche a zemné práce spôsobia poruchy stability svahov. Pri výskyte stresových faktorov a nedodržaní technologickej disciplíny môže dôjsť k nepredvídateľným procesom, ktoré môžu ohroziť stavbu a v budúcnosti narušená stabilita svahov môže za vhodných okolností (silné zvodnenie substrátu po extrémnych zrážkach, pri topení snehu, pri zemetrasení, a pod.) vyprodukovať procesy, ktoré môžu viesť k porušeniu a v extrémnych prípadoch i k deštrukcii diaľnice. Predvídanie týchto situácií je takmer nemožné, lebo súvisia s nepredvídateľnými meteorologickými i geodynamickými situáciami.

Trasa vedie tiež územím klimatického okrsku s typickou, drsnou horskou klímou so zvýšeným výskytom námraz, náľadia, hmiel, prudkých dažďov, snehových fujavíc, atď., ktoré budú klásť zvýšené nároky na údržbu a opravy v dôsledku rýchlejšieho opotrebovania vozovky.

II.17. Environmentálna preferencia alternatív

1. Považská alternatíva (subvariant 1, variant I a IA)
2. Rajecká alternatíva (variant I)
3. Rajecká alternatíva (variant II)

II.18. POSÚDENIE SÚLADU NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV S ÚZEMNO-PLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU

Považská alternatíva

POVAŽSKÁ BYSTRICA ÚPN-SÚ (Stavoprojekt Žilina), schválený 17.10.1975, aktualizovaný 1985, územný plán uvažuje s Rajeckou alternatívou diaľnice.

PLEVNÍK-DRIENOVÉ ÚPN-SÚ (Urbion Žilina 1988) s trasou diaľnice v katastri neuvažoval.

BYTČA ÚPN-SU (STP Žilina 1988), schválený, prieskumy a rozbory 1993, s trasou diaľnice neuvažoval.

ŽILINA ÚPN-SU (STP Žilina), schválený 1980 uvažuje s Rajeckou alternatívou.

ÚPD vypracované a schválené pre obce a mestá na Považí v r.1970-1990 neuvažovala s trasou diaľnice lebo bol predpoklad vedenia trasy v Rajeckej alterantíve.

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Považská Bystrica - ÚPN-SÚ (STP Žilina), schválený 1975, uvažoval s trasou diaľnice rajeckým koridorom.

Prečín - ÚPN-SÚ (URBION Žilina) schválený koncept ÚPN ako územno-plánovací podklad okrem plôch ochranných pásiem otvorených variantov diaľnice. ÚPN-SÚ schválený 03/1985 - koncept.

Malá Čierna a Veľká Čierna - nemá samostatnú ÚPD, len PR.

Rajec - ÚPN-SÚ, aktualizoval Ing.arch.Hanzalík 1994, uvažuje s trasou D 1.

Jasenové - Kľače - spracované len prieskumu.

Konská - Kamenná Poruba - spracovaný koncept ÚPN -SÚ (URBION Žilina,1990), uvažuje s trasou diaľnice.

Rajecké Teplice - ÚPN-SÚ (URBION Žilina,1986) uvažuje s trasou diaľnice.

II.19 MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU NAVRHOVANÝCH ALTERNATÍV

Považská alternatíva

Výstavba a prevádzka diaľnice prináša rad rizík, ktoré súvisia najmä so špecifickou geologickou stavbou územia, klímou a živočíštvom.

Komplikovaná geologická stavba a hydrologické pomery si nevyhnutne vyžadujú absolútne dodržiavanie technologickej disciplíny pri stavebných prácach. Jej porušením môžu vznikáť významné nepriaznivé vplyvy na celý komplex prírodného prostredia, najmä v lokalitách silného nahustenia javov geomorfologických, geologických, hydrogeologických i antropogénnych (strmé svahy, rieka s mŕtvymi ramenami na nive Váhu, labilné aluviálne podložie, železnica, cesta, stavby). Pri výskyte stresových faktorov (po intenzívnych zrážkach silné zvodnenie substrátu v prípade zemných prác môže dôjsť k narušeniu stability podložia a ohrozeniu stavby).

Tieto situácie sa môžu vyskytnúť v celom dotknutom území oboch alternatív a ich variantov (Považskej, Rajeckej). Prevencia spočíva v minimalizácii času výstavby a rozpracovanosti zemných prác. Zvlášť citlivá je Žilinská kotlina. V kritických úsekoch uvedeného nahromadenia prírodných javov, infraštruktúry a objektov môže dôjsť k ohrozeniu, prípadne k deštrukcii nielen stavby diaľnice, ale aj ostatných komunikačných (železnica, cesty) a iných objektov.

Okrem námrazy, náladia a hmlistosti je významným javom ohrozenia bezpečnosti premávky na diaľnici pôsobenie svahových geodynamických procesov, najmä v zimnom období, kedy po povrchu snehu sa urýchľuje premiestňovanie materiálu zvetralín (bloky, štrky, zemina) na svahu a jeho akumulácia na vozovke.

Osobitným problémom ohrozujúcim premávku na diaľnici sú kolízie so živočíštvom (vtáctvo, vysoká zver, ale aj drobné živo-

čích, ktoré za určitých okolností môžu spôsobiť nehody). Najmä lokality križovania migračných koridorov si vyžadujú zväžiť úpravy projektu, aby sa zabezpečil pohyb živočíšstva.

Havárie, najmä nákladných vozidiel prepravujúcich chemické látky a palivá môžu spôsobiť veľké škody na životnom prostredí (kontaminácia pôd, horninového prostredia a vôd - podzemných i povrchových).

Rajecká alternatíva (variant I a II)

Mimoriadne komplikovaná geologická stavba a s ňou spojené hydrogeologické pomery si nevyhnutne vyžadujú absolútne dodržiavanie technologickej disciplíny zemných a stavebných prác pri výstavbe diaľnice v Rajeckej alternatíve. Jej nedodržaním môžu vzniknúť vážne nepriaznivé vplyvy na celý komplex prírodného prostredia, v celom dotknutom území alternatívy. Pri výskyte stresových faktorov (silné zvodnenie substrátu po zrážkach) môže aj pri malých otrasoch podložia dôjsť k narušeniu stability horninového prostredia. Prevencia spočíva v minimalizácii času potrebného na zemné a stavebné práce. V zimnom období sú zvlášť rizikom transportačné procesy, ktoré nesú na povrchu snehovej pokrývky na svahoch bloky, štrky a jemné častice zvetralinového materiálu a ukladajú ho na vozovke diaľnice. Vedľa geodynamických procesov riziká predstavujú zvýšené hodnoty námrazy, náladia a hmlistosti (horská klíma). Prípadné havárie, najmä nákladných vozidiel prepravujúcich palivá a chemikálie môže spôsobiť mimoriadne škody na životnom prostredí.

Prevádzka diaľnice v dotknutom území Rajeckej alternatívy - variantu II bude ovplyvnená výskytom nepriaznivým meteorologických prvkov v drsnej horskej klíme (námraza, náladie, hmla, prudké dažde, snehové fujavice, atď.). Odpadová voda z diaľnice a úniky škodlivých a znečisťujúcich látok pri prípadných haváriách môžu spôsobiť v horskom prostredí s veľmi intenzívnymi prírodnými procesami veľké škody (kontaminácia horninového prostredia, pôd, podzemných a povrchových vôd, vodné zdroje, následne vplyvy na biotu a využívanie zeme). Aktivizácia geodynamických procesov za vhodných stresových situácií na tektonickej poruche s narušenou stabilitou svahov môže narušiť diaľnicu a spôsobiť aj deštrukciu.

II.20 VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU VPLYVY SPÔSOBIŤ S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Urýchlenie regionálneho rozvoja, ktorý pravdepodobne diaľnica vyvolá v Žilinskom regióne sa prejaví v hospodárskom rozvoji a v raste investícií. Jednotlivé zámery však budú podliehať (v intenciách prílohy č.1 a § 35 zákona NR SR č.127/1994 Z.z.) posudzovaniu vplyvov činnosti na životné prostredie. Nemožno teda uvažovať so zhoršovaním kvality životného prostredia.

Diaľnica v Rajeckej alternatíve nepriamo ovplyvní stav životného prostredia cez vyvolaný urýchlený hospodársky rozvoj regiónu. Sprístupnením horskej oblasti sa dajú očakávať požiadavky na vytváranie ďalších rekreačných priestorov s príslušnou infraštruktúrou a aj vznik nových výrob, čo by spôsobilo narušovanie kvality horského prostredia.

II.21 NÁVRH ĎALŠIEHO POSTUPU HODNOTENIA VPLYVOV ZÁNERU D 1 SVEREPEC - VIŠŇOVÉ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

V ďalšom postupe postupovať podľa zákona NR SR č.127/1994 Z.z. s možnosťou komplexného botanického a zoologického výskumu počas dvoch vegetačných období. Vyžaduje si to zdôvodnená veľké bohatstvo rastlinných a živočíšnych druhov, spoločenstiev a biotopov, ktoré sú nedostatočne preskúmané. Zvlášť dôležitý je výskum migračných koridorov. Táto časová požiadavka sa vzťahuje najmä na hodnotenie Rajeckej alternatívy (variantu I a II).

Multikriteriálne hodnotenie posudzovaných alternatív malo nasledovný priebeh:

1. Zostavenie interdisciplinárnej skupiny expertov (z okruhu prírodných vied, technických vied a územného plánovania).
2. Vykonanie preferencie dvojíc premenných z okruhov ekonomicko-technických a územno-technických aspektov, vplyvov na obyvateľstvo a na životné prostredie. Vcelku sa zhodnotilo 26 premenných.
3. Výpočet váh jednotlivých premenných.
4. Stanovenie významnosti vplyvov (druh vplyvu a plošný, resp. dĺžkový rozsah vplyvu), resp. významu premenných ekonomicko-technických a územno-technických aspektov.
5. Spočítanie výskytu vplyvu na trase zámeru a násobenie výslednej sumy (zahrňujúcej aj premenné ekonomicko-technických a územno-technických aspektov) indexom váhy vplyvu.
6. Spočítanie výskytov všetkých vplyvov na trase a vydelenie počtom druhov vplyvov (a premenných ekonomicko-technických a územno-technických aspektov). Výsledkom je priemerná váha súboru vplyvov a premenných ekonomicko-technických a územno-technických aspektov posudzovanej alternatívy. Priemerná váha vyjadruje súbornú veľkosť (význam) všetkých jednotlivých vplyvov zámeru D1 v posudzovanej alternatíve.

MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE

POVAŽSKEJ A RAJECKEJ ALTERNATÍVY

MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE

PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV VÝSTAVBY DIAĽNICE

D 1 SVEREPEC - VIŠŇOVÉ

V súbore indikátorov možného vplyvu prvku množiny P nemajú rovnaký relatívny význam vo vzťahu k posudzovanému problému. Tento relatívny, vzájomne pomerný význam (dôležitosť) označujeme ako váhu prvku V , ktorá poskytuje informáciu o relatívnej dôležitosti vplyvu výstavby a prevádzky na jednotlivé sféry prostredia. Vo vzťahu k uvedenému cieľu sa posudzuje, ktorý prvok je viac alebo menej významný a zistí sa celkový počet získaných predností. Tento počet určuje váhu prvku V .

Z počtu expertov zúčastnených na posudzovaní, váhy určitého prvku, určitým expertom a celkového počtu prvkov a expertov sa vypočíta normovaná váha V_j vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na prostredie.

Na posudzovaní vplyvov, pre multikriteriálne hodnotenie diaľnice D 1 Sverepec - Višňové sa podieľalo 20 expertov, z nasledujúcich vedných odborov :

Počet expertov	Vedný odbor
2	✓ inžinierská geológia
2	✓ dopravné inžinierstvo
2	✓ ochrana životného prostredia
2	✓ geografia
1	✓ dopravné plánovanie
1	✓ environmentalistika
1	✓ dopravný urbanizmus
1	✓ územné plánovanie
1	✓ hydrogeológia
1	✓ krajinná ekológia
1	✓ sociológia
1	✓ pôdoznanectvo
1	✓ urbanizmus
1	✓ lesníctvo
1	✓ ekológia
1	✓ geobotanika

Normované váhy ukazovateľov multikriteriálneho hodnotenia pre jednotlivé alternatívy (varianty) sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách :

**MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE
POVAŽSKEJ A RAJECKEJ ALTERNATÍVY
A ICH VARIANTOV**

		Povazská alternatíva - variant I a IA	Rajecká alternatíva - variant I	Rajecká alternatíva - variant II	
EKONOMICKO - TECHNICKÉ ASPEKTY	Vlastné invest. náklady	2,3	2,1	2,1	
	Náklady na prevádzku	2,7	2,2	2,2	
	Ekonómia času	3,0	3,0	3,0	
	Náklady uzivateľa	4,2	3,0	3,3	
ÚZEMNO - TECHNICKÉ ASPEKTY	ÚPD	2,5	2,5	2,5	
	Regionálny rozvoj	3,9	7,8	7,8	
VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO	Hluk	5,1	6,1	9,0	
	Psychické zatazenie	4,5	6,7	9,0	
	Sociálne prostredie	5,0	4,2	-	
VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	Sídla	4,6	4,6	-	
	Stabilita hor. podložia	4,1	6,0	4,1	
	Reliéf	3,0	3,7	2,8	
	Ovzdušie a klíma	8,0	5,6	-	
	Povrchová a podz. voda	6,0	9,0	6,0	
PROSTREDIE	VZ a ich ochr. pásma	6,4	12,8	6,4	
	Bonita pôd	12,8	8,0	5,0	
	Ochr. prír. a vegetácia	6,1	51,0	61,0	
	Migr. koridory a ÚSES	5,5	5,2	5,4	
	Krajina - scenéria	4,4	8,8	13,2	
	Polnohospodárstvo	3,7	3,7	3,7	
	Lesné hospodárstvo	3,8	7,5	8,0	
	Rekreačné priestory	2,8	2,8	-	
	Doprava	-	-	-	
	Služby	-	-	-	
	Priemysel	2,0	2,0	-	
	Techn. infraštruktúra	3,0	3,0	-	
	PREMERNÁ VÁHA SÚBORU VPLYVOV A ASPEKTOV		4,56	6,59	8,58

NORMOVANÉ VÁHY UKAZOVATEĽOV

Posúdenie relatívnej dôležitosti metódou párového porovnania
20 expertov

Pj	Ukazovateľ	Vj
1	Investičné náklady	0.021
2	Náklady na prevádzku, údržbu a opravy	0.022
3	Ekonómia času	0.030
4	Náklady užívateľa	0.021
5	Súlad s ÚPD	0.025
6	Vplyv na regionálny rozvoj	0.039
7	Vplyv na obyvateľstvo-hluk	0.051
8	Vplyv na psychické zaťaženie	0.045
9	Vplyv na sociálne prostredie	0.042
10	Vplyv na sídla	0.046
11	Vplyv na stabilitu podlažia	0.041
12	Vplyv na reliéf	0.028
13	Vplyv na kvalitu ovzdušia a miestnu klímu	0.056
14	Vplyv na povrchovú a podzemnú vodu	0.060
15	Vplyv na pôdu	0.050
16	Vplyv na migračné koridory a ÚSES	0.052
17	Vplyv na ochranu prírody a vegetáciu	0.061
18	Vplyv na scenériu krajiny	0.044
19	Vplyv na vodné zdroje a ochranné pásma	0.064
20	Vplyv na poľnohospodárstvo	0.037
21	Vplyv na lesné hospodárstvo	0.038
22	Vplyv na rekreáciu	0.028
23	Vplyv na dopravu	0.036
24	Vplyv na služby	0.021
25	Vplyv na priemysel	0.020
26	Vplyv na technickú infraštruktúru	0.022