

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov.

Slovenská správa ciest v Bratislave

2. Identifikačné číslo organizácie.

00 33 28

3. Oprávnený zástupca navrhovateľa.

Doc. Ing. Ján Mikolaj, CSc.,
generálny riaditeľ

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov.

Diaľnica D1 v úseku Sverepec - Višňové

2. Účel.

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

3. Užívateľ.

Všeobecní užívatelia komunikácií

4. Umiestnenie.

Navrhovaná trasa diaľnice začína pri obci Sverepec, kde nadväzuje na predchádzajúci úsek a končí za Višňovým, odkiaľ bude nadväzovať úsek cez Malú Fatru po Martin. Trasa je vedená vo variantoch okolo, resp. cez Považskú Bystricu, údolím Váhu po Žilinu, ktorú obchádza z juhu a pokračuje po Višňové.

Posudzovaný úsek prechádza cez tri územia okresov - Považská Bystrica, Bytča a Žilina v katastrálnom území obcí Sverepec, Považská Bystrica, Plevník-Drieňové, Rašov-Maršová, Predmier, Bytča, Turie, Rosina, Višňové, Ovčiarsko, Bitarová, Hôrky, Žilina, Lietavská Lúčka, Dolný Hričov a Hričovské Podhradie.

5. Termín začatia a ukončenia stavby.

Začiatok výstavby rok 1998.

Ukončenie výstavby rok 2002.

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Predmetom posudzovania podľa zákona NR SR č. 127/Z.z. o hodnotení vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon) bol návrh trás v úseku Sverepec - Plevník-Drieňové v piatich variantoch označované ako: V1 - jednotunelový

V1a - dvojtunelový

V2 - cez mesto

V3 - dedovecký

V4 - podmanínsky.

Ďalej, po Lietavskú Lúčku, je trasa navrhovaná jednovariantne a odtiaľ po koniec úseku okolo obce Višňové sú navrhované 2 varianty (južný a severný).

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

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

Pre úsek Hričovské Podhradie - Višňové sú údaje nasledovné :

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

Technické riešenia (geometria trasy, križovatky, preložky a úpravy súvisiacich komunikácií, mostné objekty, tunely, preložky a úpravy inžinierskych sietí, protihlukové zariadenia a ďalšie technické riešenia) sú podrobne dokumentované v technickej štúdií vypracovanej Dopravoprojektom a.s. v Bratislave (1996) .

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie a predloženie Správy o hodnotení

Správa o hodnotení, vypracovaná v septembri 1996, bola predložená na Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len ministerstvo) dňa 30.9.1996 a bola rozdelená na 2 samostatné časti. Prvá hodnotí, úsek Sverepec - Hričovské Podhradie, druhá úsek Hričovské Podhradie - Višňové. Spracovateľom obidvoch častí je firma PEDOHYG z Bratislavy, zodpovedným riešiteľom a koordinátorom prvej časti bol Prof.RNDr.Ján Drdoš,DrSc. a Mgr. Katarína Butkovská. Zodpovedným riešiteľom druhej časti bol RNDr. Anton Mocik, CSc., koordinátorom RNDr. Anton Darnady.

3. Posúdenie Správy o hodnotení a prehľad predložených stanovísk.

K Správe o hodnotení došli stanoviská týchto dotknutých subjektov:

1. Mestský úrad v Považskej Bystrici (list zo dňa 18.11.1996). Stanovisko je spracované veľmi podrobne (24 strán). Obsahuje rozsiahlu dôvodovú správu, výkresovú časť a výpis z uznesenia Mestského zastupiteľstva č. 75/1996. Vlastné stanovisko obsahuje stručnú charakteristiku variantov, konštatovanie, že Správa o hodnotení odporúča pre realizáciu variant V2. Mesto vyjadruje nesúhlas s týmto návrhom a vyjadruje súhlas s realizáciou variantu V1a za nasledovných podmienok :
 - realizovať prekládku cesty I/61 investorom do doby realizácie výstavby diaľnice z dôvodu negatívneho vplyvu výstavby diaľnice na mesto a taktiež potreby vylúčenia tranzitnej dopravy,
 - prefinancovať vypracovanie dopravno urbanistického generelu a následne územný plán sídelného útvaru v plnej výške ako vyvolaných nákladov t titulu zmeny trasy diaľnice oproti platnej územnoplánovacej dokumentácii. Splnením týchto podmienok podmieňuje mesto súhlas s realizáciou diaľnice D1 v uvedenej trase.
2. Mesto Považská Bystrica, list primátora Ing. Ľuboša Lackoviča (list zo dňa 10.12.1996), v ktorom sa uvádza, že *...vychádzajúc z obsahu predloženej Správy o hodnotení "Diaľnica Sverepec - višňové časti., Sverepec - Hričovské Podhradie", na základe horeuvedeného konštatujeme, že navrhovateľ porušil zákon č. 127/1994 Z.z. v príslušnom ustanovení §12. Žiadame, aby tento list bol priložený k stanovisku mesta Považská Bystrica doručenému listom zn. 3641/96 - AL/S - 5 zo dňa 18.11.1996 a následne predložený posudzovateľovi Správy o hodnotení."*...
3. Mestský úrad v Považskej Bystrici (list zo dňa 2.12.1996). Zaslание zápisnice (34 str.- doslovný prepis nahrávky) z mimoriadneho (16.) zasadania Mestského zastupiteľstva v Považskej Bystrici, ktoré sa konalo 14.11.1996.

4. Stanovisko Slovenskej správy ciest v Bratislava k stanovisku a dôvodovej správe Mestského úradu v Považskej Bystrici, vypracovanej formou "výpisu z mimoriadneho zasadania Mestského zastupiteľstva v Považskej Bystrici (list zo dňa 25.11.1996), adresované MÚ - primátorovi Považskej Bystrice, v ktorom je podrobný komentár k stanovisku Mestského zastupiteľstva v Považskej Bystrici s odôvodneniami k jednotlivým bodom Uznesenia MZ č. 75/1996 a k dôvodovej správe. V závere stanoviska sa okrem iného uvádza:

- v stanovisku mesta je zarážajúco viackrát odvolanie sa na ÚPD SÚ Považská Bystrica schváleného pred 15 rokmi! V súčasnosti sa v gescii MŽP (resp.KÚ) spracováva ÍPD VÚC Považská Bystrica a VÚC Žilina, ktoré pripomienkuje i MDPT SR a SSC. jednoznačne je tu stabilizovaný považský variant D1, podporený i určením trasy diaľnice D18 v západnom obchvate Žiliny pre ďalšie hodnotenie. Rajecký variant je už bezpredmetný. Predpokladáme, že ÚPD SÚ Považská Bystrica sa nadväzne na ÚPD VÚC bude inovovať,
- spracovatelia správy nezdierajú názor, že D1 vo Variante V2 rozdelí mesto, ale môže sa architektonicky vhodne doň začleniť. Napokon variant V2 viacmenej sleduje trasu preložky cesty I/61 v schválenej ÚPD mesta,
- obavy so stresových situácií a dopravného kolapsu počas výstavby variantu V2 sú neopodstatnené, vhodnou organizáciou výstavby je možné dočasné vplyvy minimalizovať,
- individuálna bytová výstavba a komplexná bytová výstavba plánované v inundačnom území Váhu sú v rozpore s pripomienkami mesta k splaveniu a rozšíreniu Váhu, príp. možnosťou vzniku povodňovej vlny a pod. V území medzi Váhom a kanálom nie je v celom úseku od Piešťan po Žilinu obytná oblasť. Naopak rekreačno - športová zóna a ostatné uvedené rozvojové aktivity je možné vhodne zládiť s výstavbou diaľnice,
- vyhodnotenie variantov v úseku Sverepec - Hričovské Podhradie bolo robené multikriteriálnou metódou a metdou sumarizácie vplyvov a ich porovnaní,
- v stanovisku MsÚ nie je uvedená odbornosť jeho spracovateľov, ale je prinajmenšom odvážne spochybňovať prácu niekoľkých desiatok skúsených odborníkov, ktorí správu a technickú štúdiu vypracovali,
- stanovisko MsÚ sa vo väčšine týka len variantu V1, resp. V1a a V2, ostatné sú len spomenuté v niekoľkých vetách bez bližšej špecifikácie výhrad, resp. podmienok ich realizácie,
- je zarážajúce bagatelizovanie finančnej stránky, najmä vzhľadom k tomu, že diaľnice sú hradené z verejných prostriedkov, t.j. daní všetkých občanov SR, ...

5. Ministerstvo obrany SR (list zo dňa 6.11.1996) - bez pripomienok k Správe o hodnotení.

6. Okresný úrad v Považskej Bystrici:
- odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva (list zo dňa 18.11.1996) - súhlas s V1a,
 - odbor regionálneho rozvoja a iných odvetvových vzťahov (list zo dňa 6.12.1996) - súhlas s V1a, náhradné riešenie V4,
 - odbor životného prostredia - (list zo dňa 21.11.1996)
 - preferuje V1a.
7. Obvodný banský úrad Prievidza (list zo dňa 26.11.1996), v ktorom sa uvádza, že pri žiadnej z predložených alternatív sa nevyskytujú v dotknutom území výhradné ložiská... z pohľadu potrieb a zabezpečenia nerastných surovín sa variant V2, považovaný správou za podmiennečne prijateľný, ako najnáročnejší. ...odporúčame do záverečného stanoviska stanoviť podmienku, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených, vrátane materiálov na haldách. Iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otváraním nových lokalít na dobývanie .
8. Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici (list zo dňa 27.11.1996) - bez pripomienok.
9. Obec Plevník-Drienové (list zo dňa 28.11.1996):
- varianty V1., V1a. a V2. v k.ú. Plevník - Drienové nezohľadňujú stanovisko obce zaslané SSC zo dňa 18.1.1996. Správa o hodnotení sa o uvedenom stanovisku vôbec nezmieňuje.
 - varianty V3.a V4.riešia trasu v súlade so stanoviskom obce za podmienok vybudovania premostenia Váhu pre prístup k pozemkom na pravej strane rieky,
 - variant V2. je pre obec prijateľný za podmienky jej premiestnenia do variantu V3.a V4.,
 - v prípade variantu V1. resp. V1a. súhlasíme s navrhnutou trasou za podmienok:
 - = ornicu zo skrývok použiť na rekultiváciu v katastri obce,
 - = premostenie Váhu,
 - = posun trasy v km 11-12 k rieke Váh (ochrana pred hlukom),
 - = križovatka Vrtižer križuje prívod vody do obce,
 - = riešiť otázku skládky,
 - = vybudovať podjazd na poľnej ceste pri potoku Drienovka,

- = odvedenie obecných odpadových vôd popod diaľnicu do rieky Váh,
- = pridelenie finančných prostriedkov na spracovanie doplnku k plánu sídelného útvaru.

10. Občianska iniciatíva "Diaľnica pre ľudí, nie ľudia pre diaľnicu" (list zo dňa 21.11.1996, 5. 12. 1996 a 16.12. 1996) - konateľ Juraj Smatana, Nábřežná 999/13, Považská Bystrica. Petícia pozostáva z pripojených petičných listín (cca 1600 podpisov občanov).

Petícia obsahuje týchto 5 bodov:

1. Za prijateľné považujeme len diaľničné varianty 1. alebo 1a (tunelový obchvat mesta). Varianty vedúce cez mesto a jeho blízke okolie (mestský, dedovecký a podmanínsky variant) považujeme za neprijateľné, zamerané na finančný zisk na úkor zdravia obyvateľov Považskej Bystrice, ich potomkov a krajiny.

2. Podporujeme odmietavý postoj považsko-bystrického Mestského zastupiteľstva k variantom 2., 3. a 4. (mestský, dedovecký a podmanínsky variant) zverejnený v tlači a na zhromaždení občanov.

3. Žiadame, aby "Správa o hodnotení" (vypracovaná firmou PEDOHYG) odporúčajúca variant vedúci stredom mesta, bola oponovaná nezávislou odbornou inštitúciou. Návrh a výber oponentov nech podlieha schváleniu predstaviteľov Mestského úradu delegovaných Mestským zastupiteľstvom v P. Bystrici a občianskych iniciatív.

4. V prípade, že oponent spochybní objektivitu alebo odbornú úroveň Správy o hodnotení, žiadame vypracovanie novej, a to firmou vybranou na základe konkurzného konania.

5. Žiadame výkup zaberaných pozemkov, nehnuteľností a iného dotknutého majetku za tržové ceny.

11. Oznámenie o vzniku občianskeho združenia "Diaľnica a príroda", (zaregistrovaná dňa 9.2.1996, č. sp. VVS/1-900/90-12137), splnomocnenec Juraj Smatana, Nábřežná 999/13, Považská Bystrica, (list zo dňa 16.12.1996). V liste sa uvádza, že cieľom združenia je:

- a) ďalšia podpora občianskej iniciatívy "Diaľnica pre ľudí, nie ľudia pre diaľnicu",
- b) ochrana prírody (životného prostredia v Považskej Bystrici a okolí v procese posudzovania vplyvov diaľnice D1 na životné prostredie, v procese rozhodovania o jej povolení i počas prípadnej výstavby.

Združenie podporuje stanovisko mesta Považská Bystrica zo

14.11.1996.

K stanovisku bolo pripojené stanovisko DAPHNE - Nadácie pre aplikovaný environmentálny výskum.

V stanovisku sa uvádzajú kritické pripomienky k niektorým častiam Správy o hodnotení.

V stanovisku sa taktiež uvádzajú niektoré otázky, týkajúce sa procesnosti zákona č. 127/1994 Z.z., ktoré boli konateľovi Občianskeho združenia priebežne vysvetľované.

12. Okresný úrad Bytča - odbor katastrálny (list zo dňa 3.12.1996) - bez pripomienok.
13. Obec Rosina (list zo dňa 20.11.1996) - nesúhlasné stanovisko s V2 (severný), súhlas s V1 (južný). Navrhujú aby bola trasa vedená v extraviláne medzi obcami Rosina, Višňové a Turie a to posunom poza obaľovačku Doprastavu vo Višňovom a tunelom na Martin... .
14. Občania obce Rosina (List zo dňa 16.12.1996) - v liste vyjadrujú jednoznačný nesúhlas so severným variantom obce Višňové (51 podpisov).
15. Obec Višňové (list z 22.11.1996) - za severný variant.
16. Ministerstvo kultúry SR (list zo dňa 5.12.1996) Vo svojom stanovisku uvádza širšie dopravné súvislosti s vedením diaľnice cez Žilinu na Kysuce. S predloženou koncepciou úseku diaľnice D1 Sverepec - Višňové nesúhlasí.
17. Ministerstvo pôdohospodárstva SR (List zo dňa 23.12.1996) - za najvhodnejší považujú variant západne od mesta, prípadne cez mesto Pov. Bystricu. Pri obci Višňové považujú za vhodnejší južný obchvat.
18. Obec Predmier (list zo dňa 17.12.1996) - súhlasné stanovisko za podmienky splnenia opatrení (sú uvedené v V/3 tohto dokumentu).

19. Slovenská agentúra životného prostredia (list zo dňa 17.12.1996) - ...odrazom náročnej problematiky riešenia diaľnice najmä v úseku sídelného útvaru Považská Bystrica je trasovanie diaľnice v piatich variantoch, ktoré boli takmer vyčerpávajúcim spôsobom vyhodnotené. Obdobne bol hodnotený aj nulový variant. Vo výsledkoch multikriteriálneho hodnotenia výrazne vystupujú preferencie najmä variantu 1a. a variantu 2. Zastávame názor, že záverečné vyhodnotenie jednotlivých variantov nedáva podklad na definitívne vylúčenie variantu 1a ako technicko - ekonomicky nerealizovateľného, keďže aj po korekcii hodnoty váh technicko-ekonomických kritérií pomocou metódy citlivosti zostáva na druhom mieste výhodnosti....

...Pre konečné rozhodnutie preferencie jedného z oboch variantov je potrebné dôkladnejšie prehodnotiť dopady na jednotlivé hodnotené zložky pri priamej účasti jednotlivých dotknutých zložiek.

20. Okresný úrad, odbor životného prostredia v Žiline (list zo dňa 11.12.1996) súhlasné stanovisko k výstavbe diaľnice s návrhom opatrení.

21. Ministerstvo zdravotníctva SR (list zo dňa 12.12.1996) - k časti Sverepec - Hričovské Podhradie odporúča realizovať variant V1. (nesúhlasí s V3., ktorý zasahuje do ochranného pásma zdravotného areálu), k úseku Hričovské Podhradie - Višňové nemá zásadné pripomienky. V posudzovanom úseku sa nenachádzajú prírodné liečivé zdroje a zdroje minerálnych stolových vôd.

22. Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval RNDr. Anton Auxt v Banskej Bystrici dňa 15.01.1997, v ktorom uvádza poradie variantov A1a, V2, V1, V3 a V4 a pre úsek okolo Višňového odporúča južné vedenie trasy.

4. Prerokovanie Správy o hodnotení s verejnosťou a závery prerokovania.

Správa o hodnotení bola s verejnosťou prerokovaná na verejných prerokovaniach, ktoré zvolal navrhovateľ v spolupráci s obecnými a mestskými úradmi dotknutých obcí.

Verejné prerokovania sa konali:

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

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

Občania Višňového v úseku D1 Hričovské Podhradie - Višňové pripúšťajú obidve riešenia vedenia trasy, ale uprednostňujú severný variant. Sú proti úžinovému variantu a variantu vstupu diaľnice do Višňovskej doliny.

Občania Rosiny zásadne nesúhlasia s vedením severnej trasy a uprednostňujú južný variant.

Z verejných prerokovaní v ostatných obciach vyplynulo, že občania v zásade súhlasia s výstavbou diaľnice s podmienkou realizácie opatrení, ktoré sú uvedené v kapitole V/3 tohto dokumentu.

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

1. Dňa 20.11. 1996 zaslal na MŽP SR svoje stanovisko k Správe o hodnotení časť I. Sverepec - Hričovské Podhradie (9 str.) Prof.RNDr. Ján Drdoš, DrSc., zodpovedný riešiteľ Správy o hodnotení, v ktorom okrem iného uvádza, že:

... "Ministerstvo ŽP SR zaslalo SSC 3.10.1995 Rozsah hodnotenia pre vedenie diaľnice mimo mesta. ... Navrhovateľ splnil požiadavku stanovenia rozsahom hodnotenia variantom V4. Na prvom stretnutí riešiteľov, navrhovateľa a MÚ P. Bystrica zástupcovia MÚ vyslovili nepriateľnosť variantu V4 z hľadiska rozvoja mesta, preto som do hodnotenia presadil ďalší variant a to V1a. Zástupcovia MÚ s jeho hodnotením súhlasili. ...

V ďalšom texte oddôvodňuje výber a použitie metodík a poukazuje na dostupnosť informácií, z ktorých sa vychádzalo. Na koci stanoviska uvádza:

... "riešiteľský kolektív environmentalistov v plnom rozsahu splnil cieľ stanovený v Rozsahu hodnotenia vplyvov D1 na životné prostredie v oblasti Považskej Bystrice (úsek Sverepec - Plevník - Drienové) a zistil environmentálne najvhodnejší variant vedený mimo mesto" (V1a). "Návrh podmienene prijateľného (V2) (t.j. ak ho prijmú subjekty rozhodovania, predovšetkým dotknuté obyvateľstvo) variantu je politickým aktom - splnenie uznesenia vlády SR č. 269/1995 a nie výsledkom environmentálneho hodnotenia."...

2. Stanovisko k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie diaľnice D1 Sverepec - Višňové od "Nadácie pre aplikovaný environmentálny výskum DAPHNE" v Bratislave, RNDr. Ján Šeffler, CSc., expert na numerickú ekológiu a štatistiku (list zo dňa 16.12.1996).

V stanovisku sa uvádza:

- "po preštudovaní Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie diaľnice D1 Sverepec - Višňové je zrejmé, že nemalé prostriedky investované na vypracovanie takejto štúdie sa mihajú svojim účelom, pokiaľ spracovatelia ľubovoľne manipulujú s procedúrou tak, aby získali vopred určený výsledok. Doklady takejto manipulácie možno nájsť vo vylepšení pozície preferovaného variantu 2 (a v podhodnocovaní variantov 1a a 1) v kapitole "III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov

činnosti na životné prostredie". Najkriklavejšie je to v preferovaní variantu 2 pri vplyve na prírodné prostredie a na krajinu, ale objavuje sa to aj v ďalších prípadoch. Správa obsahuje minimálne údaje o biote zasiahnutého územia. Kapitola 1.5 Fauna, flóra a vegetácia je slabou kompiláciou publikovaných údajov, ktoré sú pre účely takejto štúdie absolútne nedostatočné. Tým sú potom ovplyvnené evaluácie v ďalších častiach Správy. Vyvrcholením každej štúdie o hodnotení vplyvov na životné prostredie je záverečná syntéza a multikriteriálne hodnotenie variantov. Použitá metóda bola "Analytical Hierarchy process" a napriek už zmieneným manipuláciám vyšiel najlepšie variant 1a. Tu prišli spracovatelia k bezprecedentnej "úprave" výsledku pomocou tzv. metódy citlivosti. Táto metóda v praxi znamená, že budeme zvyšovať váhu preferovaného krotéria dovtedy, kým nezískame požadovaný výsledok. "Metódou citlivosti" možno v tomto prípade porovnať s dobe rňámou "bulharskou konštantou" - čo je konštanta, ktorou pre násobíme neželateľný výsledok tak, aby sme získali "správny" ("konštanta" sa pochopiteľne mení podľa potreby). Akceptácia takýmto spôsobom zmanipulovanej štúdie znamená vytvoriť precedens, podľa ktorého sa hodnotenie vplyvov na životné prostredie stane zdrapom papiera. Z tohto dôvodu neodporúčam prijatie záverov "Správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie diaľnice D1 Sverepec - Višňové".

3. Stanovisko občianskeho združenia "Diaľnica a ľudia" v Považskej Bystrici, Ing. Jaroslav Dunaj, ml., (list zo dňa 17.12.1996), v ktorom sa uvádza:

- "Vážení páni, týmto Vás upozorňujeme na to, že sme tu. Odteraz už viete, že máte s nami rátať pri tom, čo budete robiť. Nezabudnite nám dopredu povedať čo sa chystá a spoň pol mesiaca dopredu o tom všetkom napísať. Držte sa zákonov. Robte tak aby sme sa nemuseli na Vás hnevať, ale aby sme Vás mohli všade pochváliť ako to viete, a že vám to ide dobre. Pamätajte si, že čo kto seje, to aj zožne. Sú zákony ľudské a sú zákony Božie. Na tých Božích nám záleží viacej. Pretože to ešte neznamená, že nám nezáleží aj na ľudských, držíme sa zákona EIA (č.127/1996). Preto nech nie ste prekvapení, že sme Vám pribalili k tomuto listu aj "Stanovisko k správe o hodnotení" (§18). A keď je pred sviatkami, vinšujeme Vám požehnaný čas s rodinou, pokoj v srdciach a mysliach, radosť zo života a poznanie skutočnej Božej lásky."

V priloženom stanovisku k správe o hodnotení sa hneď v prvej vete uvádza, že "správa je podľa nás zavádzajúca", ďalej sú uvedené kritické pripomienky k jednotlivým častiam správy o hodnotení a stanovisko končí vetami..."kompatibilita prepravy s európskymi dopravcami - rakušáci, švajčiari zavádzajú tvrde obmedzenia tranzitu a kamiónov, ako bude u nás a prečo? Bude u nás viacej áut, keď tak stúpa bieda? Bude u nás viacej áut, keď poklesol ich dovoz? Oplatí sa nám stavať ďalej diaľnice?".

4. Ing. Ladislav Pajger v Plevník - Drienové (list zo dňa 17.12.1996 - návrh na zmenu trasy a to Sverepec - Plevník - Drienové ako modifikácia V2 - tunelové riešenie.
5. Listom zo dňa 15.1.1997 zaslal Juraj Smatana, konateľ občianskeho združenia "Diaľnica a príroda", stanovisko (9 strán) Doc.RNDr. Ľudovíta Mičiana, DrSc., vedúci oddelenia geoekológie a plánovania krajiny Katedry fyzickej geografie a geoekológie, Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava. V stanovisku uvádza kritický podrobný rozbor jednotlivých častí Správy o hodnotení. Podporuje stanoviská RNDr. Šeffera, CSc., (ktorý neodporúčal prijatie Správy o hodnotení), pripája sa k stanovisku občianskeho združenia Diaľnica a príroda a plne sa stotožňuje so stanoviskom mesta Považská Bystrica.
6. Jozef Lovíšek, Považská Bystrica (list zo dňa 19.11.1996) - proti V2.
7. Ing. Miroslav Gašík, Považská Bystrica (list zo dňa 15.11.1996) - proti V2.
8. Obyvatelia Šoltésovej ulice, Považská Bystrica (list zo dňa 20.11.1996), (15 podpisov) - proti V2, za V1a.
9. Milan Kubin, Považská Bystrica (list zo dňa 19.12.1996) odporúčanie variantu V1a.
10. Anna Tvrdá, Považská Bystrica (list zo dňa 19.12.1996) - nesúhlas s variantom V2.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

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

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

Obyvateľstvo bude najviac dotknuté vlastnou výstavbou, t.j. hlukom, miestnou prašnosťou, prevozom materiálov a zvýšenou dopravou cez obce. Počas prevádzky diaľnice pri variante V2, V3 a V4 sa dajú predpokladať negatívnejšie dopady na obyvateľstvo ako variant V1, príp. V1a.

Výstavba diaľnice nebude mať pozitívne vplyvy na prírodné prostredie. Tieto možno očakávať iba v porovnaní s nulovým variantom, vychádzajúc z navrhovaného technického riešenia (odkanalizovanie, budovanie priechodov pre migrujúcu zver a pod.

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

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf spočívajú vo veľkom množstve zárezov, násypov a tunelov v trase. Tieto sú často situované v málo stabilných územiach, náchylných k vzniku svahových deformácií, z toho dôvodu je potrebné vykonať podrobnejší inžiniersko - geologický prieskum v trase diaľnice.

Ohrozenie povrchových vôd bude spôsobené splachmi rozrušenej zeminy, možným únikom ropných látok alebo prípadnými haváriami počas výstavby. V posudzovanom úseku sa nenachádzajú prírodné liečivé zdroje a zdroje minerálnych stolových vôd.

Nezanedbateľný je aj záber poľnohospodárskej pôdy.

Vplyvy na obyvateľstvo budú počas prevádzky prevažne pozitívne - odľahčenie jestvujúcej cestnej siete, zrýchlenie a skvalitnenie dopravy a pod. Negatívne bude ovplyvnená časť obyvateľstva v bezprostrednej blízkosti diaľnice. Ovplyvnenie

bude hlukom a emisiami, čo je však nutné eliminovať protihlukovými stenami. V oblasti Považskej Bystrice z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je najvýhodnejší variant V1a, najnevýhodnejší variant V2. V oblasti Višňového je mierne výhodnejší 1. variant (južný).

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

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

S výstavbou diaľnice D1 v úseku Sverepec - Višňové sa súhlasí.

2. Odporúčany variant.

Posudzovaných bolo 5 variantov výstavby diaľnice v úseku Sverepec - Plevník - Drienové resp. križovatka Vrtižier, ktoré pokračujú ako jeden variant v úseku Plevník-Drienové - Lietavská Lúčka, kde sa začínajú dva varianty okolo Višňového.

Úsek Sverepec - Plevník - Drienové resp. križovatka Vrtižier

Variant V1 bol posudzovaný v súlade s určeným rozsahom hodnotenia. Posudzovanie variantov V2 a V3 bolo dohodnuté dňa 5.2.1996 na MsÚ Považská Bystrica za účasti zástupcov MDPT, MsÚ Považská Bystrica, MŽP SR, OÚ ŽP Považská Bystrica, ObÚ ŽP Považská Bystrica, ObÚ Považská Bystrica a SSC. Variant V4 bol doplnený na základe odporúčenia OÚ ŽP Považská Bystrica.

Každý z posudzovaných variantov má osobitné, niekedy až navzájom neporovnateľné vplyvy na životné prostredie. Výrazný rozdiel je vo vplyvoch na horninové podložie, vplyv na obyvateľstvo v technických parametroch a ekonomických ukazovateľoch. Variant V1 je na základe doterajších informácií a zistení realizovateľný len za uplatnenia mimoriadnych technických riešení vzhľadom na geologickú stavbu podložia (rozsiahle možné zosuvy v trase). Z tohto dôvodu bol spracovateľom správy o hodnotení doplnený do posudzovania variant V1a.

Vzhľadom na výrazné rozdiely medzi variantami v technických parametroch, environmentálnych dopadoch a ekonomických ukazovateľoch sa

**stanovuje poradie environmentálnej vhodnosti variantov
V1a, V2, V1, V3, V4.**

Jednoznačné stanovenie výsledného variantu môže byť povolujuúcim orgánom určené až po dopracovaní technických a environmentálnych aspektov a to:

- spresniť geotechnické podmienky pre vedenie trasy najmä v tuneloch s ohľadom na inžiniersko - geologické a hydrogeologické pomery územia,
- vypracovať podrobnú analýzu geologického prostredia stavby vedenia trasy, puklinovosť horninového prostredia s vymapovaním tektonických línií, zloženie a mocnosť súvrství, ich sklon, veľkosť a dynamiku svahových porúch,
- dopracovať technické riešenia navrhovaných opatrení a takto vyhodnotiť jednotlivé varianty,

- hľadať možnosti zosúladenia technicko - ekonomických a environmentálnych vplyvov - nový variant.

Úsek Plevník - Drienové - Lietavská Lúčka

Pre úsek Plevník - Drienové - Lietavská Lúčka v podstate nie sú výhrady. Tento úsek sa odporúča pri zohľadnení podmienok a opatrení uvedených v stanoviskách k Správe o hodnotení a v kapitole V/3 tohto Záverečného stanoviska.

Úsek Lietavská Lúčka - Višňové

Na základe hodnotenia vplyvov na životné prostredie sú v tomto úseku oba varianty obchvatu Višňového približne porovnateľné, mierne výhodnejší je 1. variant (južný).

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

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

Územnoplánovacie opatrenia

1. Vypracovanie novej, resp. úprava územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí.

Technické opatrenia

2. V zmysle vyhlášky MZ SR č. 14/1977, ktorá stanovuje limity hluku a požiadavky ich dodržania, zabezpečiť výstavbu protihlukových stien na elimináciu nepriaznivého účinku hluku pre okrajové štvrte intravilánov dotknutých obcí.
3. Vykonať inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum na doplnenie vstupných údajov o inžiniersko-geologických podmienkach vrtným a geofyzikálnym prieskumom pozdĺž trasy vybraného koridoru so zameraním na overenie rozhrania medzi jednotlivými súvrstviami hornín (2 - 4 zvislé jadrové vrty s vystrojením pre čerpacie skúšky a využitie ako hydrogeologických pozorovacích vrtov) a ich mocností, zistenie polohy významných tektonických porušených zón (2 - 4 šikmé vrty), ako aj celkovej geologickej stavby a stavu hornín (vrtné práce situovať širšie ako bude vlastný priestor vedenia trasy tunela).
4. V súvislosti s vyššie uvedeným prieskumom je potrebné samostatne sa venovať problematike stability svahov pri zakladaní portálov, ďalej stabilite výrubu a bezpečnosti práce v súvislosti s možnými tektonickými poruchami približne paralelnými s osou tunela.
5. Upresniť geologickú dokumentáciu na odkryvoch v širšom okolí trasy tunelového variantu, najmä o drobnotektonické prvky a ich štatistické spracovanie pre reinterpretáciu porušenosti- puklinovitosti horninového prostredia.
6. Reinterpretovať geologické profily v trase tunelov a zostaviť/ korelovať profily priečne na trasu tunelového koridoru.
7. Počas realizácie razenia tunela bude nevyhnutné vykonávať vrtný prieskum v čelbe horizontálnymi a šikmými vrtmi za účelom včasného zistenia poruchových zón, geologických

rozhraní, pričom technológia postupu prác sa bude prispôsobovať zisteným výsledkom.

8. Vykonať hydrogeologický prieskum zameraný okrem iného aj na možnosti ovplyvnenia podzemných vôd širšieho okolia.
9. Geofyzikálnymi meraniami zistiť prítomnosť preferovaných smerov odtokov dažďových vôd a prúdenia podzemných vôd, ktoré teleso diaľnice prehradí, aby bolo možné zoslabiť bariérový efekt, ktorý môže viesť k vytváraniu akumulácie dažďovej vody a k znižovaniu produkčnosti pôdy.
10. Kvantifikovať potrebu surovín pre vlastnú výstavbu, aby bolo možné posúdiť či samé nepodliehajú posudzovaniu.
11. Vybudovanie spevnených plôch pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov s odizolovaním od podlažia a odvodnenie týchto plôch s prečistením cez lapače olejov a sedimentačné nádrže.
12. Plochy stavebných dvorov a depónii stavebných materiálov umiestniť na spevnených plochách mimo blízkosti vodných zdrojov a po ukončení stavebnej činnosti zabezpečiť odsun nespotrebovaného materiálu a terén upraviť,
13. Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku, aby bol čo najmenší záber pôdy.
14. Pre minimalizáciu nepriaznivých vplyvov diaľnice na scenériu krajiny spracovať vo viacerých variantoch vizualizáciu mostných objektov a križovatiek zo stanovíšť určených všeobecným stavebným úradom.
15. Vegetačné úpravy na svahoch diaľnice realizovať zahustenou viacradovou výsadbou pôvodných druhov stromovej a kríkovej zelene s významnou protiexhalačnou a protihlukovou funkciou tak, aby došlo k zjemneniu tvrdej stavebnej línie v prírodnej krajine.

16. Odvodnenie telesa diaľnice v celej dĺžke kanalizáciou. V oblasti tokov odkanalizovať diaľnicu s odvedením splachových vôd do záchytiek, prípadne sedimentačných nádrží s následným čistením tak, aby sa zamedzilo odtoku nebezpečných látok.
17. Pre výstavbu stavebných dvorov a depónií materiálov zaberať len menej hodnotnú poľnohospodársku pôdu. Lokalitu odsúhlasiť s príslušným OÚ OŽP.
18. Za účelom obrábania pôdy zabezpečiť vstup na okolitú poľnohospodársku pôdu (v zmysle pripomienok dotknutých obcí Bitarová, Predmier a Mikšová).
19. Ochranu zveri proti stretu s motorovými vozidlami zabezpečiť oplotením.
20. V miestach migračných ťahov, resp. biokoridorov zrealizovať vegetačné úpravy formou maskovacej a navádzacej zelene s trofickou funkciou (vytváranie ohryzových plôch), so správne rozmiestnenými kŕmidlami a soľníkmi.
21. V projekte pre realizáciu stavby riešiť sanáciu územia pri likvidácii dočasných záberov pôdy a celkovú spätnú revitalizáciu územia zmenenú výstavbou diaľnice.
22. Súčasťou stavby diaľnice musia byť aj vegetačné úpravy, ktoré budú tvoriť čiastočnú náhradu za zlikvidované dreviny a porasty a budú eliminovať prípadné vizuálne negatívne pôsobenie diaľnice v krajine.
23. V predstihu riešiť problematiku ukladania výkopovej zeminy.
24. Vypracovať organizačné opatrenia (environmentálny plán riadenia), ktorý bude v prípade potreby riešiť
 - zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom a materiálom zo zemných prác,
 - únik ropných látok a iných znečisťujúcich

a nebezpečných látok a pod. s negatívnymi účinkami na ichtyofaunu.

25. Vhodnou organizáciou práce počas výstavby minimalizovať prejazdy ťažkých mechanizmov zastavaným územím, a tak eliminovať negatívne účinky hluku a vibrácií.
26. Zabezpečiť, aby sa nenarušili hodnotné biotopy v blízkosti dotknutého územia výstavby technologickou nedisciplinovanosťou počas výstavby diaľnice.
27. Na ťažbu zeminy vykonať posúdenie z hľadiska jej vplyvu na životné prostredie, pokiaľ objekt presiahne kapacitu 100 000 m³ (podľa zákona č. 127/1994 Z.z.), nakoľko táto problematika nebola súčasťou posudzovania v Správe o hodnotení.

Kompenzačné opatrenia

28. Za demoláciu obydľí poskytnúť náhradu v zmysle platných zákonných úprav.
29. Za zlikvidovanú stromovú a krovitú zeleň rastúcu mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbu.
30. V zmysle predloženej požiadavky RD Bytčica a Lietavská Lúčka doriešiť náhradu za likvidáciu ich objektov v zmysle platných predpisov.

Iné opatrenia

31. Výrub nelesnej drevinnej vegetácie, jeho rozsah, manipuláciu s vyťaženým materiálom a rekultiváciu, vrátane náhradnej výsadby organizovať v koordinácii s príslušným Okresným úradom, Odborom životného prostredia.

32. Sledovať technický stav mechanizmov na vylúčenie kontaminácie prostredia ropnými látkami, obmedziť ich pohyb na najnižšiu možnú mieru cez vodné toky.
33. Zvýšenú prašnosť počas stavebných prác treba eliminovať alebo zmierniť kropením staveniska. V daždivom počasí treba zamedziť znečisťovaniu komunikácií ich čistením.
34. Pre účely predchádzania prevádzkovým rizikám spracovať environmentálny plán riadenia, ktorý bude obsahovať zoznam možných havárií a nehôd (rizík) a ich predpokladané vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo. Súčasne uviesť návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
35. V prípade archeologických nálezísk ihneď informovať o tom príslušný Archeologický ústav (AÚ Nitra, príp. AÚ Košice).
36. Pri záberoch pôdy treba postupovať diferencovane a v individuálnych prípadoch zvážiť aj možnosť náhrad vo forme náhradných pozemkov,
37. Odporúča sa, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených), vrátane materiálov na haldách. Iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otváraním nových lokalít na dobývanie.
38. Odporúča sa zachovať, resp. vytvoriť náhradné biokoridory za zlikvidované výstavbou.
39. Dodržiavať Nariadenie vlády SR č. 606/1992 o nakladaní s odpadmi.
40. Hlavný prejazd cez diaľnicu situovať na ceste okolo cintorína (cca km 17,5) pri odpočívadle.

41. Posunúť odpočívadlo pri obci Bitarová doprava smerom k bagrovisku (cca 17,5 km) tak, aby bolo umiestnené mimo ornej pôdy.
42. Riešiť v km 15 až 18 podchody pre migrujúcu zver.
43. Posunúť teleso diaľnice v km 16,5 smerom ku korytu Váhu v lokalite za SLOVASFALDOM, aby bol menší záber poľnohospodárskej pôdy.
44. V prípade preukázania monitoringom nadlimitné hodnoty hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.
45. Zvýšenú pozornosť venovať ochrane západného prímestského rekreačného sektoru v Žiline so schválenými lesoparkami Bánovský háj - Malchovica - Uhliská.
46. Zohľadniť prístupové komunikácie na pozemky rozdelené trasou diaľnice v smere Lietavská Lúčka - Višňové.
47. Zohľadniť ďalšie opatrenia uvedené v Správe o hodnotení pre posudzovaný úsek vrátane zhodnotenia písomných stanovísk.

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe výsledkov Správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a mimovládnych organizácií a posudku.

Ministerstvo dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, občianskych združení a iniciatív a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne,

alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov Správy o hodnotení, posudkárom a zástupcami mesta Považská Bystrica. Títo písomne regovali (ich písomné stanoviská sú čiastočne uvedené v tomto Záverečnom stanovisku, plné znenie je súčasťou celkovej dokumnetácie, ktorá je na ministerstve. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do výberu variantu a do návrhu opatrení (V/3). Návrh Záverečného stanoviska ministerstvo vypracovalo v súčinnosti v zmysle § 20 zákona s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

V úseku Sverepec - Plevník - Drienové bolo navrhovateľom predložených päť variantov, ktorých hodnotenie z hľadiska vplyvu na životné prostredie bolo úlohou Správy o hodnotení. V došlých stanoviskách (najmä MÚ Považská Bystrica, stanoviská Občianskych združení a iniciatív, stanoviská odborníkov, ktorí sa nezúčastňovali na vypracovaní Správy o hodnotení a v posudku) sa uvádza neúplnosť, podhodnotenie, príp. absencia niektorých údajov v Správe o hodnotení z hľadiska zistenia týchto vplyvov a navrhovaných opatrení na ich elimináciu, resp. minimalizáciu. Preto výber variantov bol určený na základe detailného štúdia existujúcich údajov, informácií, Správy o hodnotení, došlých stanovisk, záznamov z verejného prerokovania z ktorých z hľadiska posúdenia vplyvu na životné prostredie je odporúčané nasledovné poradie variantov V1a, V2, V1, V3, V4.

Výber variantu V1a podporuje najmä skutočnosť, že za tento variant boli v písomných stanoviskách tak zástupcovia mesta, dotknutých orgánov, občianskych združení a iniciatív ako aj výsledky multikriteriálneho vyhodnotenia v Správe o hodnotení.

V úseku Plevník - Drienové - Lietavská Lúčka, ktorý je jednovariantný, neboli vznesené zásadné odmietavé stanoviská, a preto sa súhlasilo s navrhovanou trasou s príslušnými opatreniami.

V úseku vedenia trasy okolo Višňového - severný, alebo južný obchvat, boli protichodné stanoviská dotknutých obcí Rosina a Višňové. Z procesu hodnotenia vyplynuli približne rovnaké vplyvy na životné prostredie, pričom environmentálna vhodnosť vedenia trasy je v prospech južného variantu (V1).

S predkladaným zámerom výstavby diaľnice v úseku Sverepec - Višňové súhlasia všetky príslušné, povoľujúce a dotknuté orgány. Ich pripomienky sú zohľadnené v kapitole V/3 tohto Záverečného stanoviska.

K výstavbe posudzovanej líniovej stavby diaľnice D1 v úseku Sverepec - Višňové neboli vznesené zásadné pripomienky, z toho dôvodu sa dáva kladné stanovisko s podmienkami, vedúcimi k environmentálnej realizácii stavby.

Výber vhodnosti variantov sa uskutočnil na základe predložených dostupných podkladov, z ktorých vyplynula zložitosť v oblasti dopadu na socio - ekonomické vzťahy vedenia diaľnice cez mesto (V2) a taktiež zložitosť geologického podložia pri variante V1a. Z toho dôvodu sa odporučilo vykonať pre výber konečného variantu podrobnejšie zhodnotenie a prieskum pre jednotlivé varianty, prípadne hľadať nové trasovanie v úseku Sverepec - Plevník - Drieňové (ako je uvedené v bode V/2 tohto materiálu), kde budú riešené v súlade s príslušnými právnymi predpismi a normami.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

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

- monitorovania kvality a hladiny podzemných vôd na existujúcich zdrojoch podzemnej vody (a vybudovanie monitorovacieho systému pre diaľnicu v úseku dotýkajúcom sa vodného zdroja Predmier, prípadne pásma hygienickej ochrany

kúpeľov Nimnica) a to pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky diaľnice,

- monitorovania fyzikálno-chemických vlastností vôd stekajúcich z povrchu diaľnice,
- zistenia vplyvu hlukového a imisného zaťaženia v blízkosti dotknutých obcí pred výstavbou a po výstavbe diaľnice,
- monitorovanie znečistenia ovzdušia vplyvom dopravy v blízkosti sídiel.
- monitorovanie účinnosti sanačných opatrení v úsekoch, kde trasa diaľnice prechádza zosuvným územím.

Štúdiá monitoringu by mala byť predložená na Ministerstvo životného prostredia SR k termínu územného rozhodnutia resp. stavebného povolenia.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov Záverečného stanoviska
Ministerstvo životného prostredia SR
Ing. Milan Luciak - OPV

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
Odbor cestného hospodárstva

2. Podpis oprávneného zástupcu
Ministerstvo životného prostredia SR
Ing. Alexander Daňo
riaditeľ OPV

3. Dátum vydania Záverečného stanoviska
4.3.1997