

RNDr. Vladimír Ira, CSc., Smolenická 14, 851 05 Bratislava

POSUDOK
NA SPRÁVU O HODNOTENÍ

DIAĽNICA D 18

HRIČOVSKÉ PODHRADIE - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

Bratislava, apríl 1998

Správa o hodnotení : DIALNICA D18

v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto

Navrhovateľ : SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, Miletičova 19,

820 09 Bratislava

Spracovateľ : ENVICONSLT s.r.o., Závodská cesta 4, 011 52 Žilina

Dátum vyhotovenia : október 1997

ÚVOD

Predložená správa o hodnotení (ďalej len Správa) Diaľnica D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, podlieha posudzovaniu podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len Zákon), nakoľko uvedená stavba a jej následné využívanie je v zmysle prílohy č. 1 Zákona - Zoznam činností podliehajúcich posudzovaniu ich vplyvu na životné prostredie zaradená do činnosti "Dopravné stavby a zariadenia", položka "Diaľnice a cesty vrátane objektov".

Vypracovaniu Správy predchádzali kroky v zmysle Zákona, t.j. vypracovanie zámeru a následne určenie rozsahu hodnotenia. Pôvodný zámer vychádzal z uznesení vlády Slovenskej republiky č. 269/1995 v ktorom prijala program a harmonogram výstavby diaľnic a ciest v Slovenskej republike. program vychádza z medzištátnych dohôd európskych štátov o vedení transeurópskych dopravných koridorov, z bilaterálnych medzištátnych dohôd so susednými štátmi a zo študovaných zámerov rozvoja nadradenej komunikačnej siete Slovenskej republiky. Na základe Dohody medzi Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy a morského hospodárstva Poľskej republiky zo dňa 29.11.1995 sa považuje za účelné zahájenie výstavby výkonnej cestnej komunikácie v trase Multimodálneho dopravného koridoru č. VI Transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever - juh (potvrdené zámermi Paneurópskej konferencie v Helsinkách v roku 1997). Vo výstavbe slovenských diaľnic je preto prioritou komunikačný ťah D61 - D1 - D18 v trase Bratislava - Trenčín - Žilina - Skalité, s napojením na Poľsko na severe a s napojením na Rakúsko a Maďarsko na juhu Slovenska. Súčasťou predmetného ťahu je aj diaľnica D18, ktorá sa na diaľnicu D1 napája v priestore žilinskej aglomerácie - v Dolnom Hričove.

Predložená a posudzovaná Správa hodnotí vplyvy diaľnice v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto pričom pre trasu diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa sú navrhované dva varianty (pre účely Správy označené ako variant I a variant C).

Užívateľom stavby bude *Slovenská správa ciest, Bratislava*.

Koordinátorom úlohy bol **RNDr. Anton Darnady**, zodpovedným riešiteľom úlohy **Mgr. Ivan Pirman**

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval **RNDr. Vladimír Ira, CSc.** Posudzovateľ bol zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa §42 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. a podľa §9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z.z. dňa 25.2.1997 pod číslom 172/97-OPV.

Pre účely spracovania posudku boli poskytnuté nasledovné podklady:

A/ Správa o hodnotení vplyvov na ŽP - Diaľnica D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto

B/ Technická štúdia D18 Žilina - Kysucké Nové Mesto

C/ Alternatívy úseku v km 17,650 - 18,600

D/ Zmena technického riešenia úseku Brodno-Kysucké Nové Mesto

E/ Dodatok k technickej štúdii

F/ Záznam z rokovania k stabilizácii trasy diaľnice D18 (2.2.1998)

G/ Stanoviská podľa §18 Zákona (počet: 28, viď bod b)

Pri vypracovaní posudku boli ďalej použité nasledované podklady:

- výsledky vlastnej obhliadky terénu s fotodokumentáciou
- metodická príručka pre posudzovanie vplyvov na ŽP
- informácie a poznatky z budovania líniových stavieb v SR a v zahraničí
- návrh metodickej príručky "Kritéria pre hodnotenie kvality dokumentácie"

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

a) ÚPLNOSŤ SPRÁVY O HODNOTENÍ

Na základe porovnania obsahu predloženej Správy s prílohou č. 3 Zákona možno konštatovať, že predložená správa je po obsahovej i formálnej stránke spracovaná v intenciách Zákona a obsahuje všetky základné požadované kapitoly.

časť A

A.II. Základné údaje o zámere sú spracované stručne vrátane stručného opisu technického riešenia.

časť B

B.I Požiadavky na vstupy sú spracované na úrovni spracovanej technickej dokumentácie. Potreba hlavných surovín na výstavbu je uvedená bez podrobnejšej kvantifikácie (Správa uvádza len celkovú potrebu a bilanciu hmôt pre spoločný úsek a varianty I a C) a zdrojovej špecifikácie (najmä v prípade kameniva a štrkopieskov, ktoré sú lokálnymi zdrojmi).

Nároky na dopravu a inú infraštruktúru nie sú špecifikované vzhľadom na chýbajúce údaje o miestach depónií a o lokalitách odkiaľ stavba bude zásobovaná surovinami.

B.II. Údaje o výstupoch

Ovzdušie - hlavné bodové zdroje znečistenie sú špecifikované (portály a vyústenia vetracích šácht) bez udania celkovej ročnej produkcie škodlivín. Hlavné líniové zdroje znečistenia sú vhodne špecifikované podľa najvýznamnejších škodlivín, podľa variantov vrátane nulového a podľa časových horizontov 1997, 2005, 2015 a 2025.

Voda - množstvo odpadových vôd je vypočítané pre spoločný úsek a pre varianty I a C bez bližšej špecifikácie jednotlivých recipientov. Predpokladané zloženie vôd spláchnutých z povrchu vozovky je odhadované na základe výskumov (Znečistenie zrážkových vôd ..., 1990).

Odpady - správa obsahuje podrobnú kategorizáciu odpadu (vznikajúceho počas výstavby ako aj počas prevádzky) na základe pôvodu a stupňa nebezpečnosti. Chýba kvantifikácia jednotlivých druhov odpadu.

Hluk a vibrácie - správa konštatuje vypracovanie hlukovej štúdie, ktorá je uvedená v prílohe 3. Kvalitne spracovaná hluková štúdia analyzuje rozptyl základných ekvivalentných hladín hluku z variantov trasy diaľnice D18 a zo zostatkovej dopravy. Uvádza tiež prognózu zafarbenia prostredia hlukom (pre diaľnicu D18 a zostatkovú dopravu) za predpokladu že by neboli realizované protihlukové opatrenia a za predpokladu že protihlukové opatrenia budú realizované. Vznik vibrácií štúdia nepredpokladá.

Doplňujúce informácie - obsahujú stručnú zmienku o očakávaných vyvolaných investíciách a stručnú informáciu o významných terénnych úpravách a zásahoch do krajiny. Správa uvádza výšku a dĺžku významných zárezov so špecifikáciou staničenia. Významné zásahy predpokladá v úseku pozdĺž Hričovskej nádrže a v miestach portálov tunelov ako aj v lokalitách, kde sa budú budovať križovatky a mosty (špecifikácia v časti A, kap. 8).

časť C

C.I. Charakteristika hraníc dotknutého územia

Hranice dotknutého územia sú autormi Správy vhodne účelovo používané podľa rôznych aspektov spracovania (hranica ochranného pásma v zmysle zákona o pozemných komunikáciách, hygienický limit podľa zákona o ovzduší, katastrálne hranice dotknutých obcí, hranice komplexného geografického regiónu).

C.II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia

1. Základné charakteristiky prírodného prostredia

Hominové prostredie

Kapitola spracovaná stručne a prehľadne, vrátane základnej charakteristiky geodynamických javov v území, prehľadu ložísk nerastných surovín a stručnej analýzy geomorfologických pomerov.

Ovzdušie

Spracovanie tejto kapitoly vychádza predovšetkým z podkladov SHMÚ. Údaje o zrážkových, teplotných a veterných pomeroch ako aj údaje o oblačnosti a slnečnom svite sú uvádzané za meteorologické stanice Žilina - Bôrik a Dolný Hričov za obdobie 1951-1980. Údaje sú korektne interpretované. Chýba podrobnejšia charakteristika mikroklimatických pomerov s údajmi relevantnými pre prevádzkovanie diaľnice.

Voda

Charakteristika vodných tokov je dokumentovaná údajmi za obdobie 1931-1960. Použitie aktuálnejších údajov za obdobie 1961 - 1990 by prispelo ku zvýšeniu vierohodnosti informácií o hydrosfére. Podzemné vody sú v Správe analyzované podľa hydrogeologických celkov, vyčlenených na základe hydraulických vlastností a režimu. K detailnejšej informácii by rozhodne prispeli podstatné charakteristiky geologických vrstiev v záujmovom území. Podklady SEVAK-u Žilina a terénne zisťovania sa stali zdrojom pre spracovanie prehľadu využívaných vodných zdrojov.

Pôda

Pôdne typy, druhy a ich bonita sú stručne spracované a orientačne lokalizované v území.

Fauna a flóra

Biota je v Správe spracovaná podrobne. Čiastočné prieskumy v teréne (bližšie nešpecifikované) umožňujú podať len neúplný obraz o situácii v území. Pozitívne hodnotím spracovanie charakteristik biotopov a ich významnosti ako aj prehľad o významných migračných koridoroch živočíchov.

2. Krajina, scenéria, ochrana, stabilita

Kapitola je spracovaná stručne. Obsahuje zoznam chránených území širšieho zázemia, zoznam osobitne chránených rastlín a živočíchov. Verbálnym opisom i kartograficky (zakreslením do montáže leteckých snímok) je charakterizovaný územný systém ekologickej stability.

3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra a kultúro-historické hodnoty územia

Kapitola je spracovaná v intenciách prílohy Zákona. Podkapitola venovaná obyvateľstvu vychádza najmä z údajov zo Sčítania 1991 a z údajov Okresného odd. ŠÚ SR v Žiline a krajského ŠÚ SR v Žiline, pracovisko Čadca za r. 1995. V podkapitole sídla postrádam údaj charakterizujúci vývoj počtu obyvateľstva v dotknutých sídlach, ktorý by poskytol podklad k úvahám o vývoji dopravného zafarbenia. V časti Poľnohospodárska výroba by podrobnejšie údaje o využití zeme prispeli k precíznejšiemu obrazu o území.

4. Kontaminácia, zraniteľnosť a únosnosť prostredia

Kapitola podrobne charakterizuje znečistenie ovzdušia, povrchových a podzemných vôd, kontamináciu pôd a ohrozenie eróziou, znečistenie horninového prostredia, skládky, smetiská, devastované plochy a ohrozené biotopy živočíchov. Analýza súčasného zdravotného stavu obyvateľstva využíva údaje o úmrtnosti podľa údajov zo Sčítania 1991 za okresy Žilina a Čadca. Každoročné prehľady ŠÚ SR (až do r. 1996) o pohybe obyvateľstva umožňujú presnejšiu a aktuálnejšiu informáciu o úmrtnosti za jednotlivé obce. V syntéze hodnotenia súčasných environmentálnych problémov sa identifikujú ich najvýznamnejšie príčiny.

5. Ekologická únosnosť

Jednotlivé paragrafy tejto časti správy charakterizujú zraniteľnosť reliéfu a horninového prostredia, povrchových tokov, podzemnej vody, pôd, ovzdušia, vegetácie a živočíšstva a ich biotopov a zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka. Zraniteľnosť je charakterizovaná verbálne so sporadickými pokusmi porovnať jednotlivé varianty navrhovaných riešení. Syntéza ekologickej únosnosti územia a jeho klasifikácia podľa zraniteľnosti sa obmedzuje na klasifikáciu oblastí s rôznym stupňom zraniteľnosti. Priestorová klasifikácia - typizácia vyjadrená syntetickou mapou by bola vhodným podkladovým materiálom pre porovnanie dvoch základných dopravných riešení v území.

6. Posúdenie očakávaného vývoja ak by sa činnosť nerealizovala

Správa obsahuje stručnú informáciu o predpokladaných vplyvoch na sociálne postavenie obyvateľov a negatívnych vplyvoch na ich zdravotný stav. Dostatočne podrobne sú spracované očakávané impakty vyjadrené koncentráciou NO_x a počtom zasiahnutých osôb ako aj zafažením obyvateľstva hlukom z cestnej dopravy. K vyššej informačnej hodnote tejto časti Správy by rozhodne prispela podrobnejšia identifikácia predpokladaných vplyvov na zdravie obyvateľstva, využitie zeme, rozvoj vnútornej štruktúry sídiel, nehodovosť ako i na celkovú kvalitu života v sídlach.

7. Hodnotenie súladu činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou

Správa hodnotí súlad potenciálnej výstavby diaľnice s územnoplánovacou dokumentáciou v troch priestorových úrovniach - národnej, regionálnej a lokálnej. Okrem iného konštatuje absenciu plánu napojenia na diaľnicu v smere sever - juh v Žiline (ÚPN-SÚ Žilina z r. 1980) a dvojvariantné riešenie napojenia diaľnice v Kysuckom Novom Meste s jednou alternatívou uvažujúcou s preklasifikovaním cesty I/11 na štvorpruhovú rýchlostnú komunikáciu s mimoúrovňovými križovatkami.

Mapové prílohy

Správa obsahuje 2 série montáží farebných leteckých snímok v mierke 1:10 000. Prvá séria montáží charakterizuje súčasný stav životného prostredia a druhá identifikuje vplyvy a priestorovo umiestňuje navrhované opatrenia. Prílohy umožňujú čitateľovi podrobný prehľad a presnú priestorovú lokáciu. Sú spracované na veľmi dobrej kartografickej úrovni.

b) STANOVISKÁ PODĽA §18 ZÁKONA

K Správe boli posudzujúcemu orgánu do doby spracovania posudku doručené len stanoviská uvedené v úvode. V tejto časti posudku je uvedená stručná charakteristika obsahu doručených stanovísk so zdôraznením návrhov, ktoré sú v nich uvedené.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, Ing. Ján Baláž, riaditeľ, 19.1.1998

MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel nemá z hľadiska ochrany prírodných liečivých zdrojov (PLZ), zdrojov prírodných minerálnych stolových vôd (ZPMSV) ako aj ochrany prírodných liečivých kúpeľov (PLK) podľa zákona č. 277/1994 Z.z. zásadné pripomienky.

Okresný úrad Žilina, Ing. Ján Béreš, vedúci odboru dopravy a cestného hospodárstva, 14.1.1998

OÚ v Žiline, odbor dopravy a cestného hospodárstva nemá k predloženej správe pripomienky.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, Ing. Elemír Šplhák, 14.1.1998

OÚ v Kysuckom Novom Meste konštatuje, že v dôsledku realizácie stavby dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, k narušeniu organizácie pôdneho fondu, k ovplyvneniu pôdnej erózie a k záberu lesného fondu a že k väčšiemu záberu pôdy dôjde v prípade realizácie variantu I.

Ján Kriváček, Radoľa 279, 023 36 Kysucké Nové Mesto, 12.1.1998

Podrobné písomné vyjadrenie k dokumentácii s návrhom na zmenu trasy v katastrálnom území obce Radoľa (Brodno).

Ministerstvo obrany SR, sekcia infraštruktúry, nečitateľný podpis, riaditeľ, 5.1.1998

MO SR, sekcia infraštruktúry odporúča realizovať z technicko-ekonomického hľadiska nábrežný variant I za predpokladu, že sa uskutočnia opatrenia na zníženie vplyvov na obyvateľstvo.

Štátna letecká inšpekcia, odbor leteckých pozemných zariadení, Ing. Ivo Hrušovský, riaditeľ, 29.1.1998

Štátna letecká inšpekcia súhlasí s predloženou správou s požiadavkou rešpektovania u variantov A, B ochranných pásiem letiska Žilina - Hričov s výškovým obmedzením.

Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina - Strážov, 21.1.1998

Nesúhlas s navrhovanou štúdiou v rozsahu akom bola spracovaná. Podľa V. Bačíka obyvateľom bývajúcim na strane od Hradiska v Strážove a na sídlisku Lúčky hrozí vytápanie povrchovou vodou. Projekt neobsahuje výjazdové cesty, podchody, nadchody.

Ing. Miroslav Zelina, Rajecká cesta 1, 010 01 Žilina, 21.1.1998

Nesúhlas s výstavbou DP I/18 Žilina - Strážov z dôvodov ohrozenia 2 objektov. Jeden z objektov predstavuje obytný dom s pozemkom, ktorého vlastníkom je ing. Zelina.

Slovenská agentúra životného prostredia, Centrum environmentalistiky a environmentálnej výchovy banská Bystrica, Ing. Vladimír Benko, riaditeľ, 27.1.1998

- Z hľadiska trasovania je úsek pri križovaní Strážovského rybníka a Hričovskej vodnej nádrže (km 9,000-10,000) veľmi riskantným pre vodný ekosystém nádrží z dôvodu narušenia ich ekologickej stability a funkčnosti. Je nevyhnutné, aby trasa D18 bola vedená cez uvedené lokality viaduktom.

- Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).

- Pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vretno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality.

- Je potrebné smerové a výškové vedenie trasy D18 upraviť tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov v šírke aspoň 10 m.

- Odporúča sa zvážiť riešenie mimoúrovňových križovatiek v km 18,300 a 21,450 tak, aby D18 v týchto úsekoch bola vedená nad obslužnými komunikáciami, čo by umožnilo šetrnejšie premostenie tokov.

- V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné riešiť aj podchod pre vyššie terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).

- Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topoľový lesík pri Kysuci sa odporúčajú návazné náhradné výsadby.
- Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra Okolie vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (22,000-23,000 km).
- Pri premostení potoka z Budatínskej Lehoty v km 21,000 sa odporúča riešiť aj rekonštrukcia nevhodných kruhových priepustov pod súbežnou cestou I/11.
- Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov.
- Odporúča sa zväziť potrebu dvoch premostení v km 17,000 a km 18,000 cez Kysucu, nakoľko dôjde k väčšiemu zásahu do brehových porastov a toku Kysuce.

V stanovisku sa konštatuje, že návrh trasy D18 podľa variantu I je v rozpore so schváleným územným plánom sídelného útvaru Kysucké Nové Mesto. Realizáciou variantu I by došlo k značným zásahom do koryta toku a do aluviálnych porastov Kysuce a ďalších dotknutých tokov. Uvedené dôsledky výstavby na ekosystém Kysuce nie je možné eliminovať, je možné iba ich zmiernenie za podmienky rešpektovania požiadaviek uvedených v stanovisku.

Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor geologických faktorov a racionálneho využívania horninového prostredia, RNDr. Ladislav Andor, riaditeľ odboru, 26.1.1998

V trase diaľnice je potrebné uvažovať s možnosťou výplne starých ramien organickými sedimentami v okrajovej časti fluviálnych náplavov.

Nakoľko trasa vedie flyšovým pásmom, je potrebné podrobnejšie sa zaoberať stabilitnými otázkami vzhľadom na priaznivé podmienky pre vznik deformačných procesov.

Z hľadiska technicko-ekonomického sa prikláňa odbor geologických faktorov k realizácii variantu I, ktorý je výhodnejší pre geologické prostredie (vyhnutie sa razenia tunela vo flyšových komplexoch).

Kysucké Nové Mesto, Ing. Ladislav Suhaj, primátor mesta, 21.1.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto na základe výsledku verejného prerokovania v mesiacoch december 1997 a január 1998 a vyjadrenia mestského zastupiteľstva zásadne nesúhlasí s návrhom trasy diaľnice D 18 variant I.

Stanovisko uvádza nasledujúce dôvody:

- Mest. zastupiteľstvom schválený územný plán sídelného útvaru KNM v r. 1994 situuje diaľnicu do koridoru Vadičovskej doliny.
- Variant I delí mesto na dve samostatné časti
- Novonavrhovaná trasa diaľnice podľa variantu I v rozhodujúcej miere ovplyvňuje jedinú rozvojovú polohu organizmu KNM v časti Kamence.
- Výstavba podľa variantu I znamená priamy zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca v podstate v celej dĺžke navrhovanej trasy.
- Pri zhoršení rozptylových podmienok bude mať variant I negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Nepriaznivý účinok hluku sa prejaví aj na jestvujúcej zástavbe vzdialenej cca 130 m od navrhovanej trasy.
- Navrhovaný variant I likviduje hlavný dopravný uzol - úrovňovú križovatku štátnej cesty I/11 a štát. cesty III, tr. KNM - Vadičovská dolina. Predĺžia sa tak dopravné vzdialenosti z celej vadičovskej doliny a m.č. Budatínska Lehota do centra mesta a Neslušskej doliny.

Primátor Kysucké Nového Mesta, Ing. Ladislav Suhaj, 9.2.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto potvrdzuje predchádzajúce stanovisko mesta k trasovaniu diaľnice D18, ktoré žiada riešiť variant C. Riešenie variantu C nebolo zo strany spracovateľa akceptované.

Okresný úrad, odbor životného prostredia Žilina, Ing. Jozef Pálffy, vedúci odboru, 19.1.1998

V ďalšom stupni (v projektovej dokumentácii) je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vznikli realizáciou stavby, opísať miesta vzniku divokých skládok a bližšie uviesť problematiku ich sanácie a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi).

V Správe (kapitola Osobitne chránené druhy živočíchov a rastlín) sú použité neaktuálne a nesprávne kategórie druhov rastlín, ktoré nie sú v súlade s platnými predpismi. V kapitole Zásah do chránených území a prvkov ÚSE a vytváranie bariérového efektu nie je zrejmá súvislosť s uvedeným Nariadením vlády SSR č. 24/1988 o Národnom parku Malá Fatra v znení zákona NR SR č.287/1994 Z.z. o ochrane prírody a krajiny vo vzťahu k predmetu správy.

Čiastočné prieskumy v teréne, bližšie nešpecifikované sa javia vzhľadom na uvedené atribúty ako nedostatočné a ovplyvňujú výsledok samotného materiálu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor životného prostredia, Ing. Stanislav Sidor, vedúci odboru, 19.1.1998

Požaduje sa v prípade variantu I, aby sa počítalo s alternatívou vybudovania nového mosta ponad diaľnicu tak, aby bolo zabezpečené priame prepojenie obcí Radofa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.

Niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBk Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov. Preto je potrebné určiť náhradné lokality na ich výsadbu.

Za Likvidáciu podstatnej časti NRBc Topoľový lesík požaduje odbor ž.p. kompenzovať náhradnou výsadbou pôvodných drevín a to tak, že by sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom.

Trasa diaľnice tvorí v úseku 20,000-20,500 km bariéru. Bariérový efekt je nutné odstrániť riešením buď podchodmi, alebo vedením trasy nad terénom.

Pri riešení mimoúrovňových križovatiek je potrebné viesť trasu D18 nad obslužnými komunikáciami (hlavne privádzač KNM - sever).

Realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov. Je potrebné toto riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.

Pri realizácii variantu I povrchovým spôsobom dôjde k likvidácii prameňa Radofa - studňa pri ceste s výdatnosťou 9 l/s.

Spôsob likvidácie odpadových dažďových vôd z povrchu vozovky sa odporúča riešiť nielen pomocou usadzovacích nádrží.

Pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok.

Z analýzy predpokladaných vplyvov jednotlivých škodlivín znečisťovania ovzdušia na zdravie človeka vyplýva, že variant I je výhodnejší.

Pre odpady, ktoré budú vznikať v súvislosti s premávkou po komunikácii je potrebné vypracovať program odpadového hospodárstva.

Z hľadiska odpadového hospodárstva je preferovaný variant I.

Ing. Peter Šúň, Trnavská 19/19, 010 08 Žilina, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina, za petičný výbor, 4.2.1998

Navrhujú nerealizovať prepojenie cesty I/18 s diaľnicou D18 v oblasti škvarového ihriska v Strážove.

Krajský úrad v Žiline, Odbor dopravy a cestného hospodárstva, Ing. Jozef Choluš, vedúci odboru, 4.2.1998

Správa o hodnotení vyčerpávajúco nerieši elimináciu bariérového efektu diaľnice pre migračné trasy terestrickej fauny. Za účelom objektívneho posúdenia dopadov na biotu riešeného územia vplyvom bariérového efektu a emisií považuje KÚ za potrebné dopracovať uvedenú časť správy.

Pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov na životné prostredie stavebnými mechanizmami.

KÚ súhlasí s variantom I v úseku diaľnice D18 Hričovské Podhradie - KNM.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu, 5.2.1998

V širšom okolí územia dotknutého výstavbou diaľnice sa nachádzajú chránené ložiskové územia Považský Chlmec - Všívák (určené na ochranu ložiska polumiktných kriedových zlepcov proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania) a Radola (určené na ochranu ložiska tehliarskych surovín proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania).

Za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice OBÚ odporúča do záverečného stanoviska určiť podmienku, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených) vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Stráňavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopušné Pažite). Iba v nevyhnutných prípadoch počítat s otvorením nových lokalít na dobývanie.

Navrhované ukladanie nevhodných materiálov do vyťaženého priestoru lomu Lopušné Pažite sa javí ako nevhodné, nakoľko by sa zamedzilo vydobytiu zásob nachádzajúcich sa pod súčasnou úrovňou dobývania. Taktiež ložisko tehliarskych surovín v Radoli nie je vydobyté a pre jeho ochranu je určené vyššie uvedené chránené ložiskové územie, v ktorom sa nesmú zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním ložiska.

Obec Radola, Božena Jantošíková, starostka, 5.2.1998

Obec Radola zásadne nesúhlasí s vedením trasy diaľnice D 18 podľa variantu C z nasledujúcich dôvodov:

- variant prechádza zastavaným územím obce Radola
- výfukové plyny a hluk z obidvoch tunelov majú nepriaznivý dopad na ŽP (tunelové vetracie otvory sú umiestnené priamo nad obcou)
- vedením trasy C by sa z obce vytvoril "uzatvorený ostrov" a tým by sa zabránilo ďalšiemu plánovanému rozvoju obce
- znehodnotenie - likvidácia športového areálu (budovy a ihriska)
- minimálne 5-násobne vyššia investičná nákladovosť

Obec odporúča budovať variant I, kde žiada:

- vybudovať účinné a estetické protihlukové opatrenia zo strany obce

- vybudovať most cez rieku Kysuca pre osobné automobily a autá do hmotnosti 3,5 t a zachovať doterajšie regionálne prepojenie Vadičovskej doliny v smere na Neslušu
- riešiť výstavbu D 18 tak, aby vytvárala ochranu obce pred storočnými vodami rieky Kysuca
- rešpektovať prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce Radoľa, ktorá je navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor požiarnej ochrany, npor. PO Ing. Ferdinand Kubišta, náčelník odboru PO, bez uvedenia dátumu

Z hľadiska PO je odporúčaný variant C.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor regionálneho rozvoja a IOV, Ing. Jaroslav Švábik, vedúci odboru, 27.1.1998

Odbor RR a IOV sa prikláňa k variantu C, ktorý má na okolie úseku Kys. N. Mesto - Radoľa najmenej negatívnych vplyvov.

Obec Povina, Šplhaková Margita, starostka obce, 3.2.1998

Obec súhlasí s vedením trasy diaľnice D18 vo variante I. Požaduje, aby bola zachovaná cesta spájajúca obec s Kys. Novým Mestom. Žiada zabezpečiť brehy vodného toku Kysuca proti storočným vodám a to nielen na pravom brehu toku, ale aj na ľavom brehu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor dopravy a cestovného hospodárstva, Ing. Ján Adamčík, vedúci odboru, 30.1.1998

Ťažko možno súhlasiť s tvrdením, že hluková a emisná záťaž kontaktných častí by bola podobnej úrovne a intenzity, ako keby sa diaľnica nerealizovala. D18 bude súčasťou európskej diaľničnej siete.

Hodnotenie vplyvu na prostredie je pri variante C v oblasti východne od obce Radoľa pravdepodobne nadhodnotené.

Nemožno súhlasiť s riešiteľmi že vybudovanie úplnej križovatky južne od mesta (variant I) je ústretovým krokom. Je navrhované prehodnotenie účelnosti privádzača severne od mesta.

Je neprípustné vylúčenie priameho dopravného spojenia Kysuckého Nového Mesta s Radoľou a Vadičovskou dolinou cez centrálnu križovatku v Radoli.

Odbor nesúhlasí s vybudovaním variantu I.

Komisia Mestského zastupiteľstva Kysucké Nové Mesto pre smerovanie diaľnice D18 v k. ú. Kysucké Nové Mesto, zapísal Ing. Ján Hartel, zástupca primtora KNM, 2.3.1998

Komisia odporúča ďalej rozpracovať alternatívu vedenia diaľnice D18 zapustenú pod terénom.

Ján Kriváček, Radoľa 279, podávateľ petície, 3.1.1.1998

Občania bývajúci v blízkosti št. cesty I/11 (počet 78) vyjadrujú svoj nesúhlas s tým, aby trasa diaľnice D18 bola vedená cez katastrálne územie obce Radoľa vo variante I a žiadajú, aby bola vedená vo variante C, t.j. obchvatom obce Radoľa z juhovýchodnej strany.

Ing. Peter Šúň, Trnavská 19/19, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík Hričovská 5, 010 01 Žilina Strážov, v mene petičného výboru (príloha cca 200 podpisov), 19.1.1998

Občania, ktorí sa cítia byť poškodení a nesúhlasia s navrhovaným riešením, ale ani s formou samotnej realizácie navrhujú riešiť diaľničný privádzač v rozsahu stávajúcej cesty ako mestskú dvojprúdovú cestnú komunikáciu s chodníkmi pre chodcov.

Ing. Štefan Holtan, Radoľa 363, Štefan Hudec, Radoľa 334, Ing. Ján Kultán, Radoľa 272, Stanislav Tichý, Radoľa 324, Mgr. Alena Prievozníková, Radoľa 384, petičný výbor, 5.2.1998

Podpísaní občania obce Radoľa zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľov obce a jeho životné prostredie.

Ing. arch. Ladislav Mandáček, ul. Matice Slovenskej 971/12, Kys. N. Mesto, Ing. arch. Anna Jariabková, ul. Clementisova 1053/7, Kys. N. Mesto, Stanislav Jarabica, ul. Lipová 807/4, Kys. N. Mesto, Ing. Ján Kándrik, Neslužská cesta 1220, Kys. N. Mesto, Alžbeta Kalužníková, Bud. Lehota 156, petičný výbor, 5.2.1998

Občania mesta Kysucké Nové Mesto zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu I. Uvedená trasa diaľnice D18 pretína sídelný útvar 17. tis. okresného mesta a má trvalý a neodvratiteľný negatívny dopad na obyvateľov mesta a jeho životné prostredie. Trvajú na variante C.

Jana Bendová, Povina 199, Zuzana Vnuková, Povina 68, Miluša Bendová, Povina 104, Anna Falátová, Povina 234, Katarína Verlíková, Povina 239, petičný výbor, 17.2.1998

Občania obce Povina zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľstvo obce. Výfukové plyny a hluk z tunela by negatívne ovplyvnili život obyvateľov v dolnej časti obce.

c) ÚPLNOSŤ ZISTENIA Kladných a záporných vplyvov diaľnice vrátane ich vzájomného pôsobenia

1) Vplyvy na obyvateľstvo

Výsledky hodnotenia vplyvu výstavby diaľnice podľa jednotlivých segmentov poskytujú dostatočnú informáciu z hľadiska emisií NO_x a zvýšenej hladiny hluku. Z hľadiska hodnotenia zdravotných, sociálnych a ekonomických rizík. Správa konštatuje, že diaľnica v okolí Žiliny prevezme cca 35% dopravy a v okolí Kysuckého Nového Mesta okolo 75%, čo by sa malo prejavovať na znížení rizík. Narušenie pohody a kvality života je v Správe špecifikované podľa jednotlivých sídiel. Konštatuje sa predpokladané zhoršenie v prímestskej časti Žiliny v lokalitách Strážov a Povážsky Chlmec (vplyv na rekreačnú zónu), v západnej časti obce Radoľa a v časti KNM Budatínska Lehota v prípade voľby variantu I a vo východnej časti obce Radoľa v prípade voľby variantu C. Prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce je hodnotená jednak na základe výsledkov prieskumu verejnej mienky malého reprezentatívneho súboru obyvateľov (60), jednak na základe postojov obcí, resp. skupín obyvateľov. Vzhľadom na kontroverznosť postojov jednotlivcov i jednotlivých skupín obyvateľov nie je možné použiť analýzu prieskumu ako materiál, ktorým je možné argumentovať v prospech jedného či druhého variantu.

2) Vplyv na prírodné prostredie

Posúdenie vplyvov na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery je do značnej miery všeobecné s minimálnou špecifikáciou najvýznamnejších impaktov. Napr. citlivá oblasť tunela Vrch hora, premostenie priečnej doliny a tunel Považský Chlmec by si zaslúžili z hľadiska narušenia stability svahov väčšiu pozornosť. Rovnako detailnejšiu analýzu by si zaslúžila erózia, vyvolaná zemnými prácami v svahových územiach.

K určitému ovplyvneniu prírodného prostredia dôjde v dôsledku emisií z dopravy. Z predložených hodnotení a imisnej štúdie je zrejmé, že po výstavbe diaľnice dôjde k výraznému presunu produkcie exhalátov z intravilánu do extravilánu sídel. Pri porovnaní celkového množstva škodlivín sa ukazuje, že medzi variantmi neexistujú významné rozdiely. Je možné súhlasiť s autormi Správy, že za predpokladu realizácie tunelového variantu C sa množstvo produkovaných emisií výrazne prejaví pri portáloch. V prospech riešenia dopravy v okolí Žiliny výstavbou diaľnice hovorí prognóza, ktorá uvádza až 60 percentné zníženie produkcie škodlivín u zvyškovej dopravy na cestách I/18 a I/11.

Hodnotenie vplyvov navrhovaných variantov diaľnice na povrchovú a podzemnú vodu uvádza, že by malo byť nižšie ako v súčasnosti. Poskytuje prehľad o možných impaktoch a u niektorých špecifikuje charakter stretu. Väčšia pozornosť by mala byť venovaná potenciálnym impaktom v kontaktných úsekoch, kde plánovaná trasa prekračuje, resp. je v dotyku s viacerými povrchovými tokmi. (pozn.: dodatočné zhodnotenie impaktov najmä na aluviálne podzemné vody Kysuce si vyžiada novonavrhované riešenie variantu I vedené pod úrovňou terénu, ktoré bolo spracované v čase po dokončení Správy).

Hodnotenie vplyvov na pôdu sa koncentruje predovšetkým na trvalé zábery pôd. Podrobnejšie zhodnotenie by si zaslúžila oblasť kvalitatívnych zmien v dôsledku vyvolanej pôdnej erózie a v dôsledku dočasných záberov.

Hodnotenie vplyvov na geofond a biodiverzitu má predovšetkým charakter všeobecného popisu.

3) Vplyv na krajinu

Najvýraznejšie negatívne vplyvy na krajinu sa prejavujú predovšetkým vo forme prerušenia horizontálnych väzieb, zmeny funkčného využitia krajiny a vplyvu na kvalitu života v urbanizovanom prostredí. Správa podáva základný prehľad o impaktoch na štruktúru, využívanie a na scenériu krajiny ako aj prehľad o vplyvoch na chránené územia a ochranné pásma. Vplyvy na územný systém ekologickej stability sú podrobne špecifikované jednak z priestorového aspektu (presná priestorová lokácia, resp. vymedzenie úseku na trase) jednak z hľadiska pôsobenia počas výstavby a počas prevádzky.

4) Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme

Kapitola obsahuje základné hodnotenia vplyvov najmä na poľnohospodársku výrobu, rybné a lesné hospodárstvo, priemyselnú výrobu, služby, rekreáciu a cestovný ruch. Hodnotenie vplyvov na dopravu je veľmi všeobecné. Podrobnejšie údaje o cestnej doprave však obsahuje príloha správy, ktorá poskytuje detailné dopravno-inžinierske analýzy. Vzhľadom na zvýšenú citlivosť obyvateľstva na zásahy do sídelného prostredia by si významnejšiu pozornosť zaslúžila analýza vplyvu na štruktúru sídel (najmä v prípade Hričovského Podhradia, Považského Chlmca, Brodna, Radole a Budatínskej Lehoty). Detailnejší prehľad o prípadných zmenách vo využití zeme by vytvoril vhodnú informačnú bázu pre priestorovú syntézu.

5) Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Priestorová syntéza je prezentovaná ako vysvetlenie ku kartografickej priestorovej interpretácii vplyvov uvedenej v mape (fotografická montáž č. 2). Autori Správy prehľadne

popisujú jednotlivé impakty podľa katastrálnych území, obcí a staničení. Okrem popisu vplyvu uvádzajú klasifikáciu podľa významnosti (-1 - mierne nepriaznivé účinky, zmierniteľné následnými opatreniami, -2 - významné nepriaznivé účinky, zmierniteľné následnými opatreniami, alebo mierne nepriaznivé účinky, obťažne zmierniteľné a -3 - nepriaznivé účinky najvyššej významnosti, obťažne zmierniteľné) a dĺžky trvania. Predložená syntéza umožňuje dostatočne podrobne identifikovať impakty a presne ich lokalizovať na navrhovanej trase diaľnice.

6) Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi

Očakávané vplyvy sú v tejto podkapitole prezentované vo forme komplexného prehľadu. Správa sa odvoláva na skutočnosť, že všetky kvantifikovateľné a kvalifikovateľné súčasné potenciálne vplyvy boli posudzované v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi, by nemali v podstatnej miere ohroziť celkovú kvalitu životného prostredia a kvalitu života obyvateľov. Všetky navrhnuté opatrenia smerujú k minimalizácii impaktov a zosúladieniu so zákonnými i podzákonnými normami.

7) Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie

Najväčšie potenciálne riziká v čase prevádzky diaľnice z hľadiska ohrozovania životného prostredia sú havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné náklady, dôsledkom ktorých by mohla byť kontaminácia a poškodenie prakticky všetkých zložiek životného prostredia, predovšetkým však kontaminácia povrchových a podzemných vôd.

Predložená časť správy o hodnotení predpokladaných vplyvov činností na životné prostredie a odhad ich významnosti spĺňa základné nároky na odbornú správnosť a úplnosť identifikácie a vyhodnotenia vplyvov porovnávaných dopravných riešení v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na životné prostredie.

d) POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Podklady a informácie, na základe ktorých bola posudzovaná Správa vypracovaná, považujem z hľadiska posúdenia predpokladaných vplyvov cestnej dopravy na životné prostredie (až na niektoré výnimky v časti vplyvy na obyvateľstvo, vplyvy na prírodné prostredie) za dostatočné.

- Posúdenie hlukových pomerov pre výhľadové obdobie roku 2025 je spracované v intenciách overenej metodiky pre výpočet hladín hluku z dopravy (VÚVA Praha).

- Výpočet množstva emisií z automobilovej dopravy je spracovaný na základe metodiky a výpočtového programu SAV. Vychádza z emisných faktorov súčasného a budúceho vozového parku, objemu a skladby dopravy, z pozdĺžneho sklonu komunikácie, typu dopravy, rýchlosti vozidla, poveternostných a klimatických podmienok.

- Výpočet predpokladaného rozdelenia zafarbenia medzi dve trasy, v závislosti na pomere vzdialenosti a časoch prejazdov vychádza z metodiky používanej a overenej v zahraničí

Voči spôsobu použitia týchto metód nemám výhrady.

- Multikriteriálna analýza vychádza z americkej metodiky AHP (The Analytic Hierarchy Proces). Ako výhodné sa osvedčili aplikácie uplatňované pri rôznych multikriteriálnych hodnoteniach najmä vtedy ako sa pracuje s kvalitatívnymi kritériami. Metodika AHP je založená na párovom porovnaní prvkov, ktoré vykonávajú špecialisti jednotlivých profesií, participujúcich v rámci projektu. Hodnotenie prezentované v Správe pracuje s celkovým počtom 23 kritérií environmentálnych impaktov (v širšom zmysle slova). Tieto boli zoskupené (na základe požiadavky obstarávateľa) do piatich kritériálnych skupín. Kritériálny strom mal dve základné vetvy. Vetva technicko-ekonomických kritérií obsahuje technicko-ekonomické a dopravné kritéria, vetva sociálno-environmentálna kritéria vplyvov na

obyvateľstvo, na urbanizované prostredie a na prírodné prostredie. Riešitelia správy použili pri aplikácii metodiky štandardný programový systém Expert Choice 9.0.

- Pri ekonomickom hodnotení navrhovaných variantov bola použitá metóda vnútorného výnosového percenta (Internal Rate of Return - IRR) ukazujúca percentuálny výnos z hodnotených potenciálnych stavieb diaľnice podľa variantov (v r. 1999-2003), ktoré je možné očakávať po uhradení všetkých nákladov vyvolaných investíciou. Použitú metódu považujem za vhodnú aplikáciu pri porovnaní investičných nákladov.

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

Navrhované technické a technologické riešenia samotnej stavby ako aj opatrenia na elimináciu nepriaznivých vplyvov na životné prostredie zodpovedajú súčasnému stupňu poznania. Väčšina technických opatrení má charakter štandardných postupov zodpovedajúcich platným právnym predpisom ako aj požiadavkám priemetnutým do "Technicko-kvalitatívnych podmienok výstavby diaľnice" (Slovenská správa ciest, 1995).

Navrhované riešenia i opatrenia sú technicky realizovateľné a väčšina z nich je realizovateľná cenovo dostupnými prostriedkami. Ekonomicky diskutabilné je napríklad tunelové riešenie variantu C.

f) VARIANTY RIEŠENIA DIALNICE

Autori Správy si zvolili na základe požiadavky obstarávateľa 5 kritériálnych skupín (technicko-ekonomické kritériá, dopravné kritériá, kritériá vplyvov na obyvateľstvo, kritériá vplyvov na urbanizované prostredie, kritériá vplyvov na prírodné prostredie) za účelom posúdenia miery vplyvu. V rámci kritériálnych skupín bolo zaradených celkom 23 kritérií. Vychádzajúc z predchádzajúcich skúseností riešiteľa vytvorili tzv. kritériálny strom s dvoma vetvami - "ekonomickou" (príp. technicko-ekonomickou) a "environemntálnou" (príp. sociálno-environmentálnou). Súbor kritérií možno považovať za relatívne vyvážený. Ako diskutabilná sa javí voľba hodnoteného ukazovateľa "umiestnenie a tvar diaľničných križovatiek", ktorý by podľa autorov mal vyjadrovať vplyv na socio-ekonomický rozvoj územia.

Druhým krokom multikritériálneho hodnotenia bolo stanovovanie váh jednotlivých kritérií. Správa uvádza, že "relatívne priority dvojíc všetkých prvkov modelu definovali špecialisti podieľajúci sa na vypracovaní správy". Ich počet ani profesnú štruktúru správa neuvádza.

Tretím krokom bolo porovnanie variantov podľa vybraných skupín kritérií. Autori správy uskutočnili záverečné porovnanie v dvoch alternatívach.

Prvá z nich bola postavená na rovnosti významu oboch kritériálnych skupín technicko-ekonomických a sociálno-environmentálnych kritérií. Druhá alternatíva vychádzala z rôznosti váh hlavných kritériálnych skupín. Autori vychádzali zo skúseností pri riešení úloh podobného charakteru, kde sa pohybovala preferencia sociálno-environmentálnych kritérií v rozsahu 60-70%. V rámci hodnotenia bola skupine sociálno-environmentálnych kritérií priradená testovacia preferencia, ktorá dosiahla hodnotu takmer 70%. Domnievam sa, že riešitelia mohli využiť expertnej skúsenosti tímu spracovávateľov Správy a podrobných znalostí z analyzovaného územia a v rámci druhej alternatívy určiť mieru významnosti hlavných kritériálnych skupín niektorou z expertných metód.

Multikritériálne hodnotenie pri rôznych váhach hlavných skupín ukazuje, že pri zvýhodnení sociálno-environmentálnych kritérií 69,5 percentnou preferenciou sa stáva výhodnejšia realizácia variantu C, ktorý v tomto prípade získava preferenciu v hodnote 52,9%.

Pri rovnováhe preferencií oboch hlavných kritériálnych skupín (technicko-ekonomickej a socio-environmentálnej) je výhodnejšia realizácia variantu I, ktorý dosahuje preferenciu v hodnote 53%.

Analýza citlivosti ukázala že od hodnoty váhy 0,41 sa mení preferencia variantov, to znamená, že od hodnoty preferencie technicko-ekonomických kritérií 41% sa stáva výhodnejšou realizácia variantu I.

Výsledky porovnania variantov vo vnútri hlavných kritériálnych skupín ukazujú, že pri samostatnom hodnotení sociálno-ekonomických kritérií je vhodnejší tunelový variant C s preferenciou 63,1%. V prípade zohľadnenia len technicko-ekonomických kritérií by bol vhodnejší nábrežný variant I s preferenciou 66,5%.

Z hľadiska priamych vplyvov na obyvateľstvo a vplyvov na človekom vytvorené prostredie je výhodnejší tunelový variant C. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie a z hľadiska dopravno-technického a ekonomického je výhodnejší variant I.

Pri porovnaní variantov podľa jednotlivých aspektov dostávame nasledujúce hodnotenie:

Trasa variantu C je o 1,4 km dlhšia, je drahšia o 4,8 mld Sk. Variant nedosahuje v reálnom čase návratnosť investície, je technicky neporovnateľne náročnejší a jeho ročné prevádzkové náklady sú vyššie o cca 11 mil. Sk. Z hľadiska časovej náročnosti na realizáciu je variant I neporovnateľne výhodnejší. Z hľadiska podmienok dopravnej obsluhy sú varianty porovnateľné. Z hľadiska vplyvu na územný a regionálny rozvoj je výhodnejší variant I. Nakoľko intenzita zásahu do obytnej zóny je v prípade variantu C nižšia je z hľadiska vplyvu na obyvateľov hodnotený ako priaznivejší (počas výstavby sa však predpokladá mierne vyšší negatívny vplyv na obyvateľstvo v prípade variantu C). Pri vplyvoch na prírodné prostredie možno konštatovať menšie zataženie v prípade variantu I.

Prehľad dokumentuje zložitosť situácie za ktorej je potrebné dospieť k rozhodnutiu o výbere variantu. Vyjadrenie spracovateľa, že vidí väčšiu reálnosť budovania diaľnice vo variante I za podmienky kompenzačných opatrení vo vzťahu k dotknutému obyvateľstvu a obciam a podmienky realizácie všetkých technických dostupných opatrení na minimalizáciu vplyvov možno považovať za objektívne, reflektujúce komplexnosť posudzovaného problému.

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

Návrh opatrení je spracovaný v kapitole C.IV. Správy o hodnotení.

1) Územno-plánovacie opatrenia spočívajú v aktualizácii existujúcej ÚPD dotknutých sídiel tak, aby sa vytvorili predpoklady pre vydanie územného rozhodnutia povoľujúcim orgánom.

2) Technické opatrenia sú vypracované v odsekoch ovzdušie a klíma, hluk, povrchové a podzemné vody, horninové prostredie a reliéf, nerastné suroviny, ukladanie vyťaženého materiálu, biota a poľnohospodárska výroba a lesné porasty.

Ovzdušie a klíma

Počas výstavby bude potrebné udržiavať prístupové cesty v bezprašnom stave. Vo variante I je navrhované vybudovanie vegetačnej clony v Kysuckom Novom Meste medzi telesom diaľnice a brehom rieky Kysuca.

Hluk

Opatrenia na dosiahnutie zmiernenia vplyvov z cestnej dopravy obsahujú 8 návrhov na umiestnenie protihlukových clôn, resp. iných protihlukových opatrení v prípade spoločného úseku a 9 návrhov v prípade variantu I

Povrchové a podzemné vody

Opatrenia na ochranu povrchových vôd počas prevádzky sú štandardne riešené odkanalizovaním vôd stekajúcich z povrchu vozovky a odvedením do recipientu cez sedimentačné nádrže. V úsekoch, ktoré sú v kolízii s vodnými zdrojmi je ochrana riešená nadštandardnými opatreniami (izolácia stredného pásu, nepriepustné fólie) a zimnou údržbou vozovky posypom inertným materiálom.

Horninové prostredie a reliéf

V nestabilnom prostredí sa budú realizovať sanačné opatrenia vo forme odvodnenia masívu (drenáže, vodorovné vrty) a stabilizácia svahov zárubnými múrmi.

Ukladanie vyťaženého materiálu

V prípade budovania variantu C v súvislosti s budovaním tunelov Dúbravy a Budatínska Lehota sa predpokladá vznik odpadu v celkovom množstve cca 565 tis. m³. Riešitelia navrhujú na uloženie nevhodných materiálov priestor lomu Lopusné Pažite, priestor ložiska tehliarskych hĺn v Radole a prípadnú rekultiváciu skládky komunálneho odpadu v Kysuckom Novom Meste. Ukladanie do vyťaženého priestoru lomu Lopusné Pažite sa javí ako nevhodné, nakoľko by sa zamedzilo vydobytiu zásob pod súčasnou úrovňou dobývania. Rovnako je nevhodné skladovanie v ložisku tehliarskych surovín v Radoli. V prípade tunelov Vrch hora a Považský Chlmec sa počíta s využitím menšieho objemu horninového materiálu (cca 5 tis. m³) pri rekultivácii skládky Považský Chlmec.

Biota

Zmiernenie pôsobenia negatívnych faktorov je navrhované formou vegetačných úprav (výsadbou pôvodných drevín pokiaľ možno v celej dĺžke trasy). Správa uvádza zásady a princípy pre zmiernovanie bariérového efektu. Detailne sú špecifikované opatrenia týkajúce sa významných prvkov ÚSES-u častokrát s presnou lokalizáciou príslušných opatrení.

Presné špecifikácie návrhov na budovanie oplotenia v určitých úsekoch diaľnice (ochrana pred stretom zveri s motor. vozidlami) a vegetačné úpravy formou maskovacej zelene v mieste migračných koridorov v blízkosti mostných objektov by mali rozšíriť opatrenia smerujúce k ochrane funkcií biokoridorov.

Poľnohospodárska výroba a lesné porasty

V rámci eliminácie vplyvov na poľnohospodárstvo sú navrhované preložky poľných komunikácií a projekty hospodársko-technických úprav. Navrhované technické opatrenia proti erózii pôdy nie sú priestorovo špecifikované.

3) Kompenzačné opatrenia

Správa sa sústreďuje najmä na kompenzačné opatrenia vo forme materiálneho a finančného odškodnenia obyvateľstva dotknutého asanáciou (Oškreda, Radofa), finančné odškodnenie za sanáciu hospodárskych a záhradných objektov, za záber záhrad a iných pozemkov. Nevynecháva ani majetkové kompenzácie v prípade zásahu do priemyselných areálov a majetkové komenzácie týkajúce sa záberu pôdy ako i narušeného prírodného prostredia.

4) Vyjadrenie k realizovateľnosti opatrení

Navrhované opatrenia považujem za technicky i ekonomicky realizovateľné.

ZÁVER

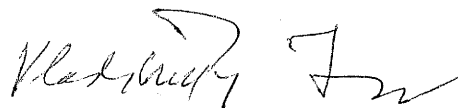
Ak hodnotíme proces posudzovania vplyvov je zrejmé, že v posudzovanom prípade existuje výrazná kontroverznosť stanovísk zúčastnených subjektov. Okrem odboru dopravy a cestného hospodárstva Okresného úradu v Kysuckom Novom Meste ani jeden dotknutý orgán nepredložil negatívne stanovisko k navrhovanému variantu I ani k variantu C výstavby diaľnice. S dotknutých obcí vyjadrili svoj nesúhlas s variantom C obec Radofa, naopak nesúhlas s variantom I vyjadrilo Kysucké Nové Mesto, ktorého katastrálne územie je dotknuté navrhovanou výstavbou v časti Budatínska Lehota. Nejednotné sú i stanoviská verejnosti. Záporné stanovisko voči výstavbe variantu I vyjadrili obyvatelia Kysuckého Nového Mesta (reprezentovaní petičným výborom v zložení Ing. arch. Ladislav Mandáček, Ing. arch. Anna Jariabková, Stanislav Jarabica, Ing. Ján Kándrik a Alžbeta Kalužníková) a časť obyvateľov obce Radofa (podávateľ petície J. Kriváček). Naopak nesúhlas s výstavbou diaľnice podľa navrhovaného variantu C vyjadrili obyvatelia obce Radofa (reprezentovaná petičným výborom v zložení Ing. Štefan Holtan, Štefan Hudec, Ing. Ján Kultán, Stanislav Tichý, Mgr. Alena Prievozníková) a Povina (petičný výbor: Jana Bendová, Zuzana Vnuková, Miluša Bendová, Anna Falátová a Katarína Verlíková).

Predložená Správa je súborom informácií charakterizujúci súčasný stav životného prostredia dotknutého územia a hodnotení predpokladaných jednotlivých vplyvov diaľnice na životné prostredie. Autori správy boli postavení pred extrémne náročnú úlohu, nakoľko hodnotili z hľadiska krajinného systému silno diverzifikovaný úsek trasy diaľnice a v jednej jeho časti porovnávali dva navrhované varianty. Z hľadiska priamych vplyvov na obyvateľstvo a na ním vytvorené prostredie (najmä v prípade katastrálneho územia Kysuckého Nového Mesta) je výhodnejší tunelový variant C. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie a z hľadiska dopravnotechnického a ekonomického je výhodnejší variant I.

Správa je spracovaná veľmi prehľadným spôsobom a väčšinou na veľmi dobrej odbornej úrovni. Je štruktúrovaná v zmysle prílohy č. 3 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z. z. Obsahuje niektoré nepresnosti, ktoré nie sú natoľko podstatné, aby znemožnili posudzovateľovi objektívne posúdiť kvalitu hodnotenia vplyvov na životné prostredie a porovnanie navrhovaných diaľničných variantov.

Napriek kontroverzným stanoviskám dotknutých subjektov vidím väčšiu reálnosť výstavby diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto vo variante I. Predpokladá to však ďalšie jednania obcí s investorom pri hľadaní obojstranne prijateľného riešenia. Odporúčam riešenie výstavby diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto vo variante I za podmienky maximálnych kompenzačných opatrení vo vzťahu k dotknutému obyvateľstvu a obciam za podmienky všetkých technicky dostupných opatrení na minimalizáciu nepriaznivých vplyvov uvedených v časti g) a v návrhu záverečného stanoviska, ktorý je prílohou tohto posudku.

Počet strán posudku: 18



V Bratislave, 20.4.1998

RNDr. Vladimír Ira, CSc.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (NÁVRH)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATELOVI

1. Názov

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST Bratislava

2. Identifikačné číslo 00 33 28

3. Sídlo

Miletičova 19, 820 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

DIAĽNICA D18 V ÚSEKU HRÍČOVSKÉ PODHRADIE - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

2. Účel

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

3. Užívateľ

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 09 Bratislava

4. Umiestnenie

Trasa hodnoteného úseku diaľnice D18 je umiestnená na území okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto. Katastrálne sa dotýka následovných sídiel:
- okres Žilina: Dolný Hričov, Horný Hričov, Žilina
- okres Kysucké Nové Mesto: Rudinka, Kysucké Nové Mesto, Radola, Povina.

5. Termín začatia a ukončenia stavby

- začiatok výstavby - 05/1999
- spojazzdnenie na polovičný profil - 11/2000
- ukončenie výstavby - 06/2003

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Diaľnica D18 v úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto je navrhnutá v parametroch normy STN 73 6101 ako štvorpruhová, smerove rozdelená komunikácia, kategórie D 26,5 s navrhovanou rýchlosťou 100 km/hod, zníženou v tuneloch na 80 km/hod.

Smerové vedenie diaľnice bolo, vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby a snahu v maximálnej miere využiť existujúce cesty I. triedy (I/11), prispôbené dnešnému vedeniu ciest.

Základné technické údaje

Variant	Dĺžka trasy (km)	Tunely		Mosty	
		počet	dĺžka (m)	počet	dĺžka (m)
Spoločný úsek + variant I	23,000	2	1 580	15	3 936,5
Spoločný úsek + variant C	24,400	4	4 800	16	4 626,5

Spoločný úsek

Spoločný úsek D18 začína križovatkou D18 s D1. Od diaľničnej križovatky vedie trasa rovinatým územím poľa železničnú trať Bratislava - Žilina a obchádza zo severu obec Horný Hričov. Od km 4,000 prechádza do stúpania 1,87%, ktorým sa po premostení železničnej trate a cesty I/18 dostáva na terasu, kde vedie v súbehu s cestou I/18, južne od obce Horný Hričov. V súbehu vedú obe komunikácie aj pozdĺž ľavého brehu Hričovskej nádrže, kde vedie diaľnica mimoúrovňovo v náročnom teréne. Od km 9,400 pokračuje dnešná cesta I/18 smerom do Žiliny ako diaľničný privádzač. Diaľnica D18 jej trasu opúšťa a dostáva sa mostným objektom ponad cestu, železničnú trať č. 120, začiatok Hričovskej vodnej nádrže, cestu II/507, priemyselnú zónu ukončujúcu osídlenie Považského Chlmca a vchádza do tunela "Vrch hora" (360 m). Po prekľutí údolia bezmenného potoka vchádza trasa do ďalšieho tunela "Považský Chlmec" (1020 m). Tunely sú situované v južnom okraji masívu kôty Hora a Hájiská, a sú smerované tak, aby ich podstatná časť viedla masívom zlepencov, t.j. prostredím, ktoré je geologicky stabilizované.

Z východného portálu tunela "Považský Chlmec" sa dostáva trasa mostným objektom ponad cestu III/50757 a rieku Kysuca do trasy cesty I/11, ktorá je už dnes vybudovaná v smerove rozdelenom usporiadaní. V trase I/11 pokračuje diaľnica západným okrajom Brodna (mestská časť Žiliny) až po Kysuckú bránu.

V priestore Kysuckej brány sa trasa dostáva do súbehu s cestou I/11, vedie v priestore medzi touto cestou a Kysucou. Veľký výškový rozdiel a priestorové pomery si tu vynúti realizáciu náročných technických opatrení - zárubné a oporné múry, úprava toku Kysuce v dĺžke 350 m a spevnenie jej ľavého brehu (360 m). Spoločný invariantný úsek končí v km 16,515.

Variant I

Diaľnica D18 pokračuje premostením na pravý breh Kysuce. Južne od Kysuckého Nového Mesta, v blízkosti bývalej skládky komunálneho odpadu je vytvorená križovatka - diaľničný privádzač "Kysucké Nové Mesto - juh", ktorý umožní napojenie Kysuckého Nového Mesta oboma smermi a súčasne vytvára križovátku s cestou I/11. Za križovatkou opäť premostuje Kysucu a dostáva sa do koridoru súčasnej cesty. S touto pokračuje v súbehu až po SZ časť Budatínskej Lehoty, a to povrchovým vedením. Komplikovaným sa javí úsek od premostenia po JV okraj obec Radoľa, kde bude pre stiesnené priestorové pomery potrebné preložiť súčasnú cestu v dĺžke 1 150 m. V obci Radoľa, v priestore súčasnej križovatky, sú navrhované dve možné riešenia:

a/ zrušenie priameho dopravného spojenia obce Radoľa a Vadičovskej doliny s centrom Kysuckého Nového Mesta a ponechanie súčasného mosta iba pre peší spojenie sídiel

b/ vybudovanie nového mosta ponad diaľnicu

Pozn.: V čase spracovania posudku bola posudzovateľovi k dispozícii viacvariantné riešenie úseku v km 17,650 - 18,600 v rámci DUR (alternatíva po úrovni terénu, alternatíva

zapustená pod terénom a alternatíva na estakáde) ako aj zmena trasy v km 15,000 - 17,500.

Za Budatínskou Lehotou diaľnica prechádza mostom na druhý breh Kysuce do priestoru lesoparku, kde znovu prechádza nad terén, aby bolo umožnené mimoúrovňové križovanie s cestou z obce Povina, ktorá je navrhovaná ako súčasť križovatky "Kysucké Nové Mesto - sever". Za Kysucou pokračuje diaľnica extravilánom, rovinným územím na pravom brehu rieky Kysuca až po koniec posudzovaného úseku v km 23,000.

Variant C

Od variantu I sa odpája v km 16,515 pred premostením Kysuce. Na pravom brehu vytvára oblúk, ktorým sa dostáva do premostenia Kysuce, za ktorým vchádza do tunela Dúbravy (1 110 m). Súčasťou premostenia je križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač. Alternatívne bola v uvedenom priestore dopracovaná aj úplná križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač.

Pri vyústení zo severného portála tunela Dúbravy premostuje diaľnica D18 Vadičovskou dolinu, ponad okraj futbalového ihriska, pokračuje v úrovni terénu popri areáli poľnohospodárskeho družstva Radoľa a vchádza do tunela Budatínska Lehota (2 110 m). Z tunela vychádza nad štátnou cestou I/11 južne od Poviny, premostuje cestu a rieku a dostáva sa na pravý breh Kysuce, kde je umiestnená križovatka "Kysucké Nové Mesto - sever". Za križovatkou pokračuje po koniec úseku (km 24,000), obdobným spôsobom ako variant I.

Pre zabezpečenie regionálnych vzťahov a obsluhy príľahlých území by malo podľa Správy slúžiť 6 križovatiek:

- č. 1 - Hričovské Podhradie (km 1,370)
- č. 2 - Horný Hričov (km 4,680)
- č. 3 - Žilina - západ (km 8,731)
- č. 4 - Žilina - sever (km 13,450)
- č. 5 - Kysucké Nové Mesto - juh (km 18,300)
- č. 6 - Kysucké Nové Mesto - sever (km 21,600 vo variante I a 23,000 vo variante C)

Tunely

Sú navrhnuté ako dvojrúrové, so samostatnou tunelovou rúrou pre každý smer so šírkou medzi obrubníkmi 9,00 m. Technické riešenie počíta aj s vetraním tunelov, zabezpečením prívodu elektrickej energie, vrátane signalizácie.

Tunel	Staničenie (km)	Dĺžka (m)	Stúpanie (%)	Úsek/variant
Vrch hora	10,900-11,260	360	+ 2,25	spoločný úsek
Považský Chlmec	11,370-12,390	1 200	-1,76	spoločný úsek
Dúbravy	18,280-19,390	1 110	+1,94	variant C
Budatínska lehota	20,255-22,365	2 110	-1,17	variant C

Mostné objekty

V spoločnom úseku je plánovaných 11 mostných objektov s celkovou dĺžkou 3111,5 m. Variant I predpokladá 4 mostné objekty, ktorých celková dĺžka je 825 m. Variant C predpokladá 5 mostných objektov o celkovej dĺžke 1 515 m.

Preložky a úpravy ciest

Realizácia diaľnice D18 podľa predloženého zámeru si vyžiada rekonštrukcie, náhradu za I/11 od Brodna po Kysuckú bránu v dĺžke 2 800 m a preložku I/11 medzi Oškredou a Radoľou v dĺžke 1 150 m. Okrem toho sú s výstavbou spojené: napojenie letiska a vybudovanie preložiek poľných ciest.

Preložky a úpravy vodných tokov

S úpravami vodných tokov sa uvažuje iba na rieke Kysuca v km 14,980 (spevnenie brehu v dĺžke 430 m vľavo), v km 15,700 (úprava toku v dĺžke 350 m), v km 16,280 (spevnenie brehu v dĺžke 360 m, vľavo), v km 18,900 variantu C (spevnenie brehu v dĺžke 270 m, vľavo) a v km 20,370 variantu C (úprava toku v dĺžke 450 m).

Odvodnenie diaľnice

Diaľnica bude odkanalizovaná v celej dĺžke samostatnou diaľničnou kanalizáciou, s vyústením do vodných tokov. Kanalizácia bude umiestnená v strednom deliacom páse a pred vyústením do recipientu budú dažďové vody prečistené v 13 sedimentačných nádržiach.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Kedy a kto vypracoval správu o hodnotení

Správe o hodnotení predchádzalo posudzovanie dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (Enviconsult Žilina, 1996). Posudzujúci orgán (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky) určil pre ďalšie hodnotenie variant v trase Dolný Hričov - Považský Chlmec - Kysucké Nové Mesto. Pôvodná trasa tohto variantu, posudzovaného zámerom, predstavovala jednovariantné riešenie, bez ďalšieho členenia na subvarianty. Odmietavé stanovisko Kysuckého Nového Mesta vyvolalo potrebu hľadania nového, spoločensky prijateľného a technicky realizovateľného riešenia. Postupne bolo vypracovaných 5 modifikácií vedenia diaľnice D18 v úseku Kysuckého Nového Mesta. V zmysle záverov zo dňa 27.1.1997 vznikla požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely predkladanej správy označené ako variant I a variant C.

Spracovateľom správy o hodnotení vplyvov diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na životné prostredie bol **ENVICONSULT s.r.o. Žilina**. Koordinátorom úlohy bol **RNDr. Anton Darnady** a zodpovedným riešiteľom úlohy bol **Mgr. Ivan Pirman**.

2. Kedy a kým bola posúdená správa a aké boli stanoviská

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

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriediel, Ing. Ján Baláž, riaditeľ, 19.1.1998

MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel nemá z hľadiska ochrany prírodných liečivých zdrojov (PLZ), zdrojov prírodných minerálnych stolových vôd (ZPMSV) ako aj ochrany prírodných liečivých kúpeľov (PLK) podľa zákona č. 277/1994 Z.z. zásadné pripomienky.

Okresný úrad Žilina, Ing. Ján Béreš, vedúci odboru dopravy a cestného hospodárstva, 14.1.1998

OÚ v Žiline, odbor dopravy a cestného hospodárstva nemá k predloženej správe pripomienky.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor pozemkový, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, Ing. Elemír Šplhák, 14.1.1998

OÚ v Kysuckom Novom Meste konštatuje, že v dôsledku realizácie stavby dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, k narušeniu organizácie pôdneho fondu, k ovplyvneniu pôdnej erózie a k záberu lesného fondu a že k väčšiemu záberu pôdy dôjde v prípade realizácie variantu I.

Ministerstvo obrany SR, sekcia infraštruktúry, nečitateľný podpis, riaditeľ, 5.1.1998

MO SR, sekcia infraštruktúry odporúča realizovať z technicko-ekonomického hľadiska nábrežný variant I za predpokladu, že sa uskutočnia opatrenia na zníženie vplyvov na obyvateľstvo.

Štátna letecká inšpekcia, odbor leteckých pozemných zariadení, Ing. Ivo Hrušovský, riaditeľ, 29.1.1998

Štátna letecká inšpekcia súhlasí s predloženou správou s požiadavkou rešpektovania u variantov A, B ochranných pásiem letiska Žilina - Hričov s výškovým obmedzením.

Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor geologických faktorov a racionálneho využívania horninového prostredia, RNDr. Ladislav Andor, riaditeľ odboru, 26.1.1998

V trase diaľnice je potrebné uvažovať s možnosťou výplne starých ramien organickými sedimentami v okrajovej časti fluvialných náplavov.

Nakoľko trasa vedie flyšovým pásmom je potrebné podrobnejšie sa zaoberať stabilitnými otázkami vzhľadom na priaznivé podmienky pre vznik deformačných procesov.

Z hľadiska technicko-ekonomického sa prikláňa Odbor geologických faktorov k realizácii variantu I, ktorý je výhodnejší pre geologické prostredie (vyhnutie sa razenia tunela vo flyšových komplexoch).

Kysucké Nové Mesto, Ing. Ladislav Suhaj, primátor mesta, 21.1.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto na základe výsledku verejného prerokovania v mesiacoch december 1997 a január 1998 a mestského zastupiteľstva zásadne nesúhlasí s návrhom trasy diaľnice D 18 variant I.

Stanovisko uvádza nasledujúce dôvody:

- mest. zastupiteľstvom schválený územný plán sídelného útvaru Kysuckého Nového Mesta v r. 1994 situuje diaľnicu do koridoru Vadičovskej doliny
- variant I delí mesto na dve samostatné časti
- novonavrhovaná trasa diaľnice podľa variantu I v rozhodujúcej miere ovplyvňuje jedinú rozvojovú polohu organizmu Kysuckého Nového Mesta v časti Kamence
- výstavba podľa variantu I znamená priamy zásah do nadregionálneho biokoridoru reky Kysuca v podstate v celej dĺžke navrhovanej trasy

- pri zhoršení rozptylových podmienok bude mať variant I negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva, nepriaznivý účinok hluku sa prejaví aj na jestvujúcej zástavbe vzdialenej cca 130 m od navrhovanej trasy

- navrhovaný variant I likviduje hlavný dopravný uzol - úrovňovú križovatku štátnej cesty I/11 a štát. cesty III, tr. Kysucké Nové Mesto - Vadičovská dolina (predĺžia sa tak dopravné vzdialenosti z celej vadičovskej doliny a m.č. Budatínska Lehota do centra mesta a Neslušskej doliny).

Primátor Kysucké Nového Mesta, Ing. Ladislav Suhaj, 9.2.1998

Mesto Kysucké Nové Mesto potvrdzuje predchádzajúce stanovisko mesta k trasovaniu diaľnice D18, ktoré žiada riešiť variant C. Riešenie variantu C, nebolo zo strany spracovateľa akceptované.

Okresný úrad, odbor životného prostredia Žilina, Ing. Jozef Pálffy, vedúci odboru, 19.1.1998

V ďalšom stupni (v projektovej dokumentácii) je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vznikli realizáciou stavby, opísať miesta vzniku divokých skládok a bližšie uviesť problematiku ich sanácie a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi).

V Správe (kapitola Osobitne chránené druhy živočíchov a rastlín) sú použité neaktuálne a nesprávne kategórie druhov rastlín, ktoré nie sú v súlade s platnými predpismi. V kapitole Zásah do chránených území a prvkov ÚSES a vytváranie bariérového efektu nie je zrejmá súvislosť s uvedeným Nariadením vlády SSR č. 24/1988 o Národnom parku Malá Fatra v znení zákona NR SR č.287/1994 Z.z. o ochrane prírody a krajiny vo vzťahu k predmetu správy.

Čiastočné prieskumy v teréne, bližšie nešpecifikované sa javia vzhľadom na uvedené atribúty ako nedostatočné a ovplyvňujú výsledok samotného materiálu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, odbor životného prostredia, Ing. Stanislav Sidor, vedúci odboru, 19.1.1998

Odbor ž.p. požaduje aby v prípade variantu I sa počítalo s alternatívou vybudovania nového mostu ponad diaľnicu tak, aby bolo zabezpečené priame prepojenie obcí Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.

Niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBK Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov. Preto je potrebné určiť náhradné lokality na ich výsadbu.

Za likvidáciu podstatnej časti NRBK Topoľový lesík požaduje kompenzovať náhradnou výsadbou pôvodných drevín a to tak, že by sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom.

Trasa diaľnice tvorí v úseku km 20,000-20,500 bariéru. Bariérový efekt je nutné odstrániť riešením buď podchodmi alebo vedením trasy nad terénom.

Pri riešení mimoúrovňových križovatiek je potrebné viesť trasu D18 nad obslužnými komunikáciami (hlavne privádzač Kysucké Nové Mesto - sever).

Realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov. Je potrebné toto riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.

Pri realizácii variantu I povrchovým spôsobom dôjde k likvidácii prameňa Radoľa - studňa pri ceste s výdatnosťou 9 l/s.

Spôsob likvidácie odpadových dažďových vôd z povrchu vozovky sa odporúča riešiť nielen pomocou usadzovacích nádrží.

Pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok.

Z analýzy predpokladaných vplyvov jednotlivých škodlivín znečisťovania ovzdušia na zdravie človeka vyplýva, že variant I je výhodnejší.

Pre odpady, ktoré budú vznikať v súvislosti s premávkou po komunikácii, je potrebné vypracovať program odpadového hospodárstva.

Z hľadiska odpadového hospodárstva je preferovaný variant I.

Krajský úrad v Žiline, Odbor dopravy a cestného hospodárstva, Ing. Jozef Choluj, vedúci odboru, 4.2.1998

Správa o hodnotení vyčerpávajúco nerieši elimináciu bariérového efektu diaľnice pre migračné trasy terestrickej fauny. Za účelom objektívneho posúdenia dopadov na biotu riešeného územia vplyvom bariérového efektu a emisií považuje KÚ za potrebné dopracovať uvedenú časť správy.

Pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov na životné prostredie stavebnými mechanizmami.

KÚ súhlasí s variantom I v úseku diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto.

Obvodný banský úrad v Prievidzi, Ing. Libor Anovčín, predseda úradu, 5.2.1998

V širšom okolí územia dotknutého výstavbou diaľnice sa nachádzajú chránené ložiskové územia Považský Chlmec - Všívák (určené na ochranu ložiska polumiktných kriedových zlepcov proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania) a Radoľa (určené na ochranu ložiska tehliarskych surovín proti znemožneniu alebo sťaženiu dobývania).

Za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice OBÚ odporúča do záverečného stanoviska určiť podmienku, aby sa pre násypy na diaľnicu v prvom rade použil materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených) vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Stráňavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopušné Pažite). Iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otvorením nových lokalít na dobývanie.

Navrhované ukladanie nevhodných materiálov do vyťaženého priestoru lomu Lopušné Pažite sa javí ako nevhodné, nakoľko by sa zamedzilo vydobytiu zásob nachádzajúcich sa pod súčasnou úrovňou dobývania. Taktiež ložisko tehliarskych surovín v Radoli nie je vydobyté a pre jeho ochranu je určené vyššie uvedené chránené ložiskové územie, v ktorom sa nesmú zriaďovať stavby a zariadenia, ktoré nesúvisia s dobývaním ložiska.

Obec Radoľa, Božena Jantošíková, starostka, 5.2.1998

Obec Radoľa zásadne nesúhlasí s vedením trasy diaľnice D 18 podľa variantu C z nasledujúcich dôvodov:

- variant prechádza zastavaným územím obce Radoľa
- výfukové plyny a hluk z obidvoch tunelov majú nepriaznivý dopad na ŽP (tunelové vetracie otvory sú umiestnené priamo nad obcou)
- vedením trasy C by sa z obce vytvoril "uzatvorený ostrov" a tým by sa zabránilo ďalšiemu plánovanému rozvoju obce
- znehodnotenie - likvidácia športového areálu (budovy a ihriska)
- minimálne 5-násobne vyššia investičná nákladovosť.

Obec odporúča budovať variant I, kde žiada:

- vybudovať účinné a estetické protihlukové opatrenia zo strany obce

- vybudovať most cez rieku Kysuca pre osobné automobily a autá do hmotnosti 3,5 t a zachovať doterajšie regionálne prepojenie Vadičovskej doliny v smere na Neslušu
- riešiť výstavbu D 18 tak, aby vytvárala ochranu obce pred storočnými vodami rieky Kysuca
- rešpektovať prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce Radofa, ktorá je navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a riekou Kysuca.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor požiarnej ochrany, npor. PO Ing. Ferdinand Kubišta, náčelník odboru PO, bez uvedenia dátumu

Z hľadiska PO je odporúčaný variant C.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor regionálneho rozvoja a IOV, Ing. Jaroslav Švábik, vedúci odboru, 27.1.1998

Odbor RR a IOV sa prikláňa k variantu C, ktorý má na okolie úseku Kysucké Nové Mesto - Radofa najmenej negatívnych vplyvov.

Obec Povina, Šplhaková Margita, starostka obce, 3.2.1998

Obec súhlasí s vedením trasy diaľnice D18 vo variante I. Požaduje, aby bola zachovaná cesta spájajúca obec s Kys. Novým Mestom. Žiada zabezpečiť brehy vodného toku Kysuca proti storočným vodám a to nielen na pravom brehu toku, ale aj na ľavom brehu.

Okresný úrad v Kysuckom Novom Meste, Odbor dopravy a cestovného hospodárstva, Ing. Ján Adamčík, vedúci odboru, 30.1.1998

Ťažko možno súhlasiť s tvrdením, že hluková emisná záťaž kontaktných častí by bola podobnej úrovne a intenzity, ako keby sa diaľnica nerealizovala. D18 bude súčasťou európskej diaľničnej siete.

Hodnotenie vplyvu na prostredie je pri variante C v oblasti východne od obce Radofa pravdepodobne nadhodnotené.

Nemožno súhlasiť s riešením, že vybudovanie úplnej križovatky južne mesta (variant I) je ústretovým krokom. Je navrhované prehodnotenie účelnosti privádzača severne od mesta.

Je neprípustné vylúčenie priameho dopravného spojenia Kysuckého Nového Mesta s Radofou a Vadičovskou dolinou cez centrálnu križovatku v Radoli.

Odbor nesúhlasí s vybudovaním variantu I.

Komisia Mestského zastupiteľstva Kysucké Nové Mesto pre smerovanie diaľnice D18 v k. ú. Kysucké Nové Mesto, zapísal Ing. Ján Hartel, zástupca primátora KNM, 2.3.1998

Komisia odporúča ďalej rozpracovať alternatívu vedenia diaľnice D18 zapustenú pod terénom.

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval **RNDr. Vladimír Ira, CSc.** Posudzovateľ bol zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa §42 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. a podľa §9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z.z. dňa 25.2.1997 pod číslom 172/97-OPV.

3. Kedy a ako bola správa o hodnotení prerokovaná s verejnosťou a aké sú závery prerokovania

Verejné prerokovanie Správy v obci Dolný Hričov, ktoré sa konalo dňa 13.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- práce na Ovčiarisku sa začali a občania nedostali peniaze
- vzhľadom na polohu diaľnic D1 a D18 a obce Dolný Hričov je potrebné riešiť súčasný vplyv oboch diaľnic na obec
- vzhľadom na nepriaznivú polohu obce medzi dvoma diaľničnými úsekmi požaduje starosta obce kompenzačné náhrady uvedené v liste z 19.2.1997 (protihlukové bariéry v styku s obcou, výstavbu kanalizácie a vodovodu v časti obce, riešiť prepojenie obce a letiska zo smeru od Považ. Bystrice zjazdom z D1, prepojenie obce na D18, uvažovať s odpočívadlami v blízkosti obce, využívať prednostne mechanizačné a dopravné kapacity obce pri výstavbe diaľnice, združiť finančné prostriedky obec. úradu, rešpektovať doterajšie požiadavky, predložiť postupne PD na vyjadrenie obce ako aj 5 mil, Sk ako kompenzáciu na údržbu ciest v obci).

Stanovisko SSC:

- prieskumná štôľňa tunela Ovčiarisko patrí do stavby D1 (verejné prerokovanie bolo v roku 1996), pre geologický prieskum sa pozemky nevykupujú
- požiadavky vznesené na verejnom prerokovaní úseku diaľnice D1 sú zapracované v dokumentácii pre územné rozhodnutie
- požiadavky obce sú oprávnené, všetky technické opatrenia (protihlukové steny, výsadba zelene a pod.) na zníženie nepriaznivého vplyvu na ž. prostr. vyvolané diaľnicou budú akceptované
- SSC ako investor nemôže poskytovať iné náhrady a kompenzácie, ak to neumožňujú platné právne predpisy (SSC môže prispieť na Územný plán obce, o prostriedky na zabezpečenie obce pitnou vodou možno požiadať fond ŽP)
- podmienkou umiestnenia protihlukovej steny za železniciu (na strane k obci) je súčasná výstavba diaľnice a rekonštrukcia žel. trate - v prípade odsunu termínu prekládky železnice bude protihluková stena postavená pri diaľnici
- obec môže svoje požiadavky uviesť v stanovisku obce pre MŽP SR
- obec bude mať možnosť oboznámiť sa s podrobným technickým riešením, postupom výstavby a pod. v rámci územného a stavebného konania, kde stavebné úrady (OÚ a MDPT) budú v svojich rozhodnutiach rešpektovať oprávnené pripomienky a požiadavky.

Verejné prerokovanie Správy v obci Rudinka, ktoré sa konalo dňa 14.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- obec s návrhom trasy súhlasí, ale vzhľadom na zlé dopravné prepojenie obcí Rudina, Rudinka, Rudinská a Nesluša na Žilinu požadujú vybudovať cestu III. triedy v smere do Žiliny v súbehu s Kysucou
- občania vyslovili obavy, že pri rekonštrukcii železničnej trate na navrhovanú rýchlosť 120-160 km/hod. bude zastávka v Brodne zrušená, čo by znamenalo, že Rudinka, Rudina a Rudinská budú bez železničnej dopravy a tým vznikne problém s dopravou do zamestnania
- zachovanie autobusových zastávok v Brodne pri ceste I/11, ako aj možnosti pešieho prístupu popod, resp. ponad diaľnicu

Stanovisko SSC:

- v rámci spracovávaní dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) diaľnice bude riešené dobudovanie cesty III. triedy (Vrané - Rudinka) v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní

- otázku nezrušenia železničnej zastávky Brodno je potrebné prerokovať so Železnicami SR

- autobusové zastávky v Brodne budú zachované - v Kysuckej bráne, v Brodne a na preložke cesty I/11 do Vrania

Vyjadrenie starostu obce:

Obec Rudinka súhlasí s diaľnicou za podmienky prepojenia cesty III. tr. cez Vranie

Verejné prerokovanie Správy pre obec Radoľa a Povína, ktoré sa konalo v Radoli dňa 20.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- p. Kriváček (Radoľa) navrhol nový variant - poza Oškredu s rozšírením (vybágrovaním) Kysuckej brány pre prevzdušnenie celej doliny pozdĺž Kysuce, poza Radoľu, a Budatínsku Lehotu s napojením na cestu I/11 severne od Poviny

- zástupca starostky obce Radoľa informoval, že už pri výstavbe cesty I/11 boli občania upozornení, že je to polovica 4 pruhovej komunikácie (stavbené povolenia dostali s podmienkou odsunutia domov od cesty I/11 tak, aby bolo možné v budúcnosti dobudovať druhú polovicu komunikácie)

- po zvážení výhod a nevýhod oboch variantov dostali predstavitelia obce od občanov mandát nesúhlasiť s realizáciou variantu C a preferovať variant I za podmienok účinných a estetických protihlukových opatrení, vybudovania mostu cez Kysucu pre osob. automobily (resp. automobily do nosnosti 3,5 t) bez asanácií, vytvorenia ochrany pred storočnou vodou, rešpektovania prečerpávacej stanice kanalizácie obce (navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a Kysucou)

- starostka obce Povína na základe mandátu od občanov podporila realizáciu variantu I za podmienky vybudovania protipovodňovej ochrany na ľavom brehu Kysuce v rámci vyvolaných investícií diaľnice

- občania Radole by chceli prijať to, čo je pre obec menším zlom a preto je pre nich variant C neprijateľný

- občan Poviny položil otázku, či v prípade realizácie variantu I bude obec chránená pred povodňami

- občania Radole podporujú variant I a odporúčajú, aby išiel v pôvodnej nivelete

- budú potrebné asanácie pri realizácii variantu C?

- ako je to z emisiami z tunela ?

- bude zachované prepojenie obcí s cestami v celom regióne ?

Stanovisko SCC:

- smerové a výškové vedenie diaľnice je potrebné riešiť v zmysle platných noriem pre projektovanie ciest a diaľnic, zásah do Kysuckej brány je z hľadiska zásahu do konfigurácie terénu a ochrany životného prostredia neriešiteľný

- cesta I/11 bola vybudovaná ako polovica budúcej diaľnice s tým, že po naplnení jej kapacity bude dobudovaná na plný profil

- obec bude chránená protihlukovými stenami

- návrh mostu cez Kysucu je riešený v DÚR a nevyvolá žiadne demolície

- návrh variantu I je riešený tak, aby budúca diaľnica bola ochránená pred 100 ročnou vodou (900 m³) Kysuce

- prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce bude diaľnica rešpektovať
 - v rámci vyvolaných investícií bude riešená ochrana obce Povina na ľavom brehu hrádzou, resp. múrom
 - výstavba polovičného diaľničného pruhu (plánovaná v roku 1999) predstavuje vybudovanie 2 jazdných pruhov, všetkých mimoúrovňových krížení a s omedzením prístupom motorových vozidiel
 - prvý návrh variantu I bol navrhnutý na mostnom objekte, na základe pripomienok KNM bol prepracovaný do úrovne terénu
 - asanácie vo variante C nebudú
 - na základe vypracovanej mikroklimatickej štúdie budú pri variante C v rannom chladnom období emisie zrážané do Vadičovskej doliny
 - regionálna doprava je riešená tak, aby prepojenie obcí bolo v plnej miere zachované
- Stanovisko starostky obce Radoľa: súhlas so znením zápisu
- Stanovisko starostky obce Povina: súhlas so znením zápisu

Verejné prerokovanie Správy v meste Žilina, ktoré sa konalo dňa 19.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- obyvatelia žiadajú zachovať a chrániť proti hluku rekreačnú oblasť, ktorá je v blízkosti navrhovanej diaľnice
- ako bude zabezpečené prepojenie s lesom ?
- ako bude zabezpečený prejazd cez 4 pruhovú komunikáciu privádzača na urbaniát ?
- je možné vybudovať privádzač Strážov so špeciálnym krytom vozovky, ktorý by bol menej hlučný ?
- zaujíma sa niekto o hluk zo železnice, ktorá má byť rekonštruovaná na 120 km/hod. ?
- prečo sa neriešia súčasne s diaľnicou aj privádzače ?
- požiadavka poslanca Englarda riešiť prepojenie Žiliny, m.č. Vrania a Rudinky dobudovaním 600-800m cesty III. triedy.

Stanovisko SSC:

- podľa štúdie rekreačná oblasť nebude hlukom zasiahnutá, v Strážove bude hluk nižší ako je prípustná hladina hluku, bude sa vykonávať monitoring hlukových pomerov
- prístup do lesa bude zabezpečený mostom v km 8,7
- kryt vozovky so zníženou hlučnosťou existuje, jeho použitie je možné overiť u projektanta
- problematiku hluku je potrebné riešiť súčasne s rekonštrukciou železničnej trate - v diskutovanom prípade nie je možné spoločné riešenie, nakoľko diaľnica má niveletu 10 m nad terénom a železnica na úrovni Hričovskej zdrže
- prepojenie Žiliny, Vrania a Rudinky cestou III. triedy je riešené v DÚR, požiadavka je akceptovateľná

Vyjadrenie primátora mesta:

- pravostranne od staničenia v km 8,000 - 8,500 je pripravovaná v polohe zmeny územného plánu lokalita presídlenia pre neprispôsobivých občanov, čo vylučuje dočasný záber pre účely výstavby D18
- mesto požaduje zabezpečiť bezpečný prechod pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí), a to formou podchodu, nadchodu alebo CSS

Verejné prerokovanie Správy v obci Horný Hričov, ktoré sa konalo dňa 13.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- prepojenie obce na diaľnicu
- zabezpečenie biokoridoru pre zver
- cena za 1 m² vykupovaného pozemku
- prečo nie je navrhnutá v obci protihluková stena ?
- v obci sa vytvára ozvena
- medzi cestou I/18 a diaľnicou vznikne plocha 70 m široká a cca 50 m dlhá: ako sa bude využívať, nedala by sa zalesniť ?
- komunikácie počas výstavby budú znečistené a zničené

Stanovisko SSC:

- pôvodne navrhnutý zjazd a výjazd na diaľnicu (pri Slovnafte), vzhľadom na blízkosť križovatky v Dolnom Hričove nebude realizovaný
- v km 5,7 bude priepust pod diaľnicou a pod cestou I/18 slúžiť ako koridor pre zver
- cena vykupovaného pozemku je 20 Sk/m²
- protihluková stena nie je navrhnutá, nakoľko výpočty nepreukázali jej opodstatnenosť
- ak by bola vybudovaná protihluková stena, hluk by sa odrážal od nej i od protiľahlých vrchov a ozvena by bola ešte väčšia
- celú plochu riešiť v rámci ÚPN obce - plochu by bolo potrebné vykúpiť, vysadiť stromy a následne predať nejakému subjektu do vlastníctva a údržby (SSC spravuje a udržiava len plochy priamo súvisiace s diaľnicou)
- počas výstavby budú používané komunikácie čistené a po ukončení stavby zrekonštruované

Vyjadrenie starostu obce:

znenie záznamu zodpovedá skutočnosti

Verejné prerokovanie Správy v Kysuckom Novom Meste, ktoré sa konalo dňa 20.1.1998

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- občan z Budatínskej Lehoty má pozemok pri diaľnici (var. I), chcel by na ňom postaviť autoservis a vybudovať prístup z diaľnice
- zástupca Mestského zastupiteľstva prečítal stanovisko mesta k Zámeru z roku 1996 (zaslané na MŽP a stanovisko zaslané na SSC v decembri 1996) - okrem iného nesúlad ÚP mesta s návrhom diaľnice
- návrh na riešenie diaľnice Vadičovskou dolinou (variant opustený pri zámere)
- doprava pôjde opäť cez obce a zaberie Kysucú
- viacerí občania vyjadrili súhlas s riešením podľa variantu C
- prečo sa k diaľnici nevyjadrujú občania Vadičovskej doliny ?
- ako je to so storočnou vodou ?
- keď sa ľudia budú chcieť odsťahovať, dá im štát byt ?

Stanovisko SSC:

- autoservisy sa pri diaľniciach v SR nebudujú, pripojenie diaľnice na súkromný pozemok nemožno akceptovať
- V ÚP je schválené rozšírenie cesty I/11 na rýchlostnú štvorpruhovú komunikáciu a tiež možnosť, že cesta preberie funkciu diaľnice D18. Je ponechaná rezerva pre vybudovanie mimoúrovňových križovatiek
- vrátiť sa späť k výberu koridorov pre diaľnicu je dnes neaktuálne - úseku D1 a 18 sú vo vysokom štádiu príprav, resp. sa už realizujú
- prerozdelenie dopravy na diaľnicu a regionálnu komunikáciu je v správe riešené, ak by sa diaľnica nestavala, v roku 2005 bude potrebné cestu I/11 dobudovať na štvorpruhovú komunikáciu na ktorej zostane všetka doprava
- diaľnica Kysucu nezaberie, diaľnica je umiestnená medzi cestu I/11 a Kysucu
- občania Vadičovskej doliny sa ku Správe nevyjadrujú, pretože sa ich nedotýka, vyjadrili sa k Zámeru
- v rámci DÚR je riešená ochrana proti storočnej vode - diaľnica bude tvoriť hrádzu proti storočnej vode

Vyjadrenie primátora:

súhlasí so spracovaným záznamom s tým, že za variant C boli v podstate všetci zúčastnení občania a nie väčšina

Rokovanie k stabilizácii trasy diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, ktoré sa konalo 2.2.1998 na Krajskom úrade v Žiline.

Zástupcovia petičného výboru z Kysuckého Nového Mesta informovali o zaslaní petície a stanoviska MÚ v KNM na MŽP SR, v ktorých bol vyjadrený nesúhlas s variantom I. K úrovni spracovania správy o hodnotení sa nevyjadrili.

Spracovateľ správy v zastúpení RNDr. A. Damadyho vysvetlil genézu posudzovania a poukázal na extrémne záporné vnútorné výnosové percento variantu C (IRR = -1,92). Odporučil variant I spolu s opatreniami na elimináciu negatívnych vplyvov.

Spracovateľ dokumentácie pre územné rozhodnutie zastúpený ing. Jakubíkom a ing. Rajkovou informoval o vypracovaní variantu I po zameraní územia v mierke 1:1000 s rešpektovaním požiadaviek KNM na zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie. Konštatoval, že návrh variantu I akceptuje pripravovanú modernizáciu železničnej trate, Vážsku cestu, rešpektuje ochranu brehových porastov, je v celej dĺžke odkanalizovaný a vytvára ochranu proti storočnej vode Kysuce.

Primátor Kysuckého Nového Mesta konštatoval, že prítomní zástupcovia KNM sú poslancami občanom a do 8.2.1998 zašlú na MŽP odborné stanovisko ku správe.

Zástupca starostky obce Radoľa ocenil vysokú odbornú úroveň správy. Upozornil na skutočnosť, že rozšírenie cesty I/11 na rýchlostnú 4-pruhovú komunikáciu bolo plánované od jej výstavby. Informoval, že zástupcovia obce majú od občanov mandát nesúhlasiť s variantom C. Podporu variantu I podmieňujú zachovaním prepojenia obce s Kysuckým Novým Mestom mostom pre osobné automobily, resp. pre automobily do nosnosti 3,5 t a vybudovaním protihlukovej steny.

Starostka obce Povina informovala o tom, že dostala od občanov mandát nesúhlasiť s variantom C. Podpora variantu I je podmienená zachovaním spojenia s Kysuckým Novým mestom a vybudovaním protipovodňovej ochrany obce (ľavý breh Kysuce) pri storočnej vode.

Zástupca MDPaT upozornil na limitované možnosti finančného zabezpečenia diaľničného programu v SR a na nespľniteľnosť investície v prípade variantu C. Podľa nej správa preukázala, že variant I za predpokladu realizácie odporúčaných opatrení na zníženie negatívnych environmentálnych vplyvov vyhovuje hygienickým limitom.

Zápisnica z rokovania uvádza nasledujúce závery:

1. Všetky pripomienky ku správe je potrebné napísať, zdôvodniť a zaslať na MŽP SR
2. Spracovateľ DUR preverí možnosť ďalšieho variantu diaľnice
3. V schválenom ÚP Kysuckého Nového Mesta je vlastne diaľnica v polohe cesty I/11 schválená.
4. Výsledný variant diaľnice bude vybraný po zohľadnení všetkých odborných dokumentácií a stanovísk odborných orgánov a organizácií ako aj dotknutých miest a obcí a vypracovaného odborného posudku.

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

Ján Kriváček, Radola 279, 023 36 Kysucké Nové Mesto, 12.1.1998

Podrobné písomné vyjadrenie k dokumentácii s návrhom na zmenu trasy v katastrálnom území obce Radola (Brodno).

Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina - Strážov, 21.1.1998

Nesúhlas s navrhovanou štúdiou v rozsahu akom bola spracovaná. Podľa V. Bačíka obyvateľom bývajúcim na strane od Hradiska v Strážove a na sídlisku Lúčky hrozí vytápanie povrchovou vodou. Projekt neobsahuje výjazdové cesty, podchody, nadchody.

Ing. Miroslav Zelina, Rajecká cesta 1, 010 01 Žilina, 21.1.1998

Nesúhlas s výstavbou DP I/18 Žilina - Strážov z dôvodov ohrozenia 2 objektov. Jeden z objektov predstavuje obytný dom s pozemkom, ktorého vlastníkom je ing. Zelina.

Slovenská agentúra životného prostredia, Centrum environmentalistiky a environmentálnej výchovy banská Bystrica, Ing. Vladimír Benko, riaditeľ, 27.1.1998

- Z hľadiska trasovania je úsek pri križovaní Strážovského rybníka a Hričovskej vodnej nádrže (km 9,000-10,000) veľmi riskantným pre vodný ekosystém nádrží z dôvodu narušenia ich ekologickej stability a funkčnosti. Je nevyhnutné, aby trasa D18 bola vedená cez uvedené lokality viaduktom.
- Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
- Pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vretno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality.
- Je potrebné smerové a výškové vedenie trasy D18 upraviť tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov v šírke aspoň 10 m.
- Odporúča sa zvážiť riešenie mimoúrovňových križovatiek v km 18,300 a 21,450 tak, aby D18 v týchto úsekoch bola vedená nad obslužnými komunikáciami, čo by umožnilo šetrnejšie premostenie tokov.

- V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné riešiť aj podchod pre vyššie terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).

- Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topofový lesík pri Kysuci sa odporúčajú návazné náhradné výsadby.

- Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra Okolie vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (22,000-23,000 km).

- Pri premostení potoka z Budatínskej Lehoty v km 21,000 sa odporúča riešiť aj rekonštrukcia nevhodných kruhových priepustov pod súbežnou cestou I/11.

- Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov .

- Odporúča sa zvážiť potrebu dvoch premostení v km 17,000 a km 18,000 cez Kysucu, nakoľko dôjde k väčšiemu zásahu do brehových porastov a toku Kysuce.

V stanovisku sa konštatuje, že návrh trasy D18 podľa variantu I je v rozpore so schváleným územným plánom sídelného útvaru Kysucké Nové Mesto. Realizáciou variantu I by došlo k značným zásahom do koryta toku a do aluviálnych porastov Kysuce a ďalších dotknutých tokov. Uvedené dôsledky výstavby na ekosystém Kysuce nie je možné eliminovať, je možné iba ich zmiernenie za podmienky rešpektovania požiadaviek uvedených v stanovisku.

Ing. Peter Šúň, Trnavská 19/19, 010 08 Žilina, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina , za petičný výbor, 4.2.1998

Navrhujú nerealizovať prepojenie cesty I/18 s diaľnicou D18 v oblasti škvarového ihriska v Strážove.

Ján Kriváček, Radoľa 279, podávateľ petície, 3.1.1.1998

Občania bývajúci v blízkosti št. cesty I/11 (78) vyjadrujú svoj nesúhlas s tým, aby trasa diaľnice D18 bola vedená cez katastrálne územie obce Radoľa vo variante I, a žiadajú, aby bola vedená vo variante C, t.j. obchvatom obce Radoľa z juhovýchodnej strany.

Ing Peter Šúň, Trnavská 19/19, Ing. Miroslav Zelina, Rajecká 1, 010 01 Žilina, Vladimír Bačík, Hričovská 5, 010 01 Žilina Strážov, v mene petičného výboru (príloha cca 200 podpisov), 19.1.1998

Občania, ktorí sa cítia byť poškodení a nesúhlasia s navrhovaným riešením, ale ani s formou samotnej realizácie navrhujú riešiť diaľničný privádzač v rozsahu stávajúcej cesty ako mestskú dvojprúdovú cestnú komunikáciu s chodníkmi pre chodcov.

Ing. Štefan Holtan, Radoľa 363, Štefan Hudec, Radoľa 334, Ing. Ján Kultán, Radoľa 272, Stanislav Tichý, Radoľa 324, Mgr. Alena Prievozníková, Radoľa 384, petičný výbor, 5.2.1998

Podpísaní občania zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľov obce a jej životné prostredie.

Ing. arch. Ladislav Mandáček, ul. Matice Slovenskej 971/12, Kys. N. Mesto, Ing. arch. Anna Jariabková, ul. Clementisova 1053/7, Kys. N. Mesto, Stanislav Jarabica, ul. Lipová 807/4, Kys. N. Mesto, Ing. Ján Kándrik, Neslušská cesta 1220, Kys. N. Mesto, Alžbeta Kalužníková, Bud. Lehota 156, petičný výbor, 5.2.1998

Občania mesta Kysucké Nové Mesto zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa variantu I. Uvedená trasa diaľnice D18 pretína sídelný útvar 17. tis. okresného mesta

a má trvalý a neodvratiteľný negatívny dopad na obyvateľov mesta a jeho životné prostredie. Trvajú na variante C.

Jana Bendová, Povina 199, Zuzana Vnuková, Povina 68, Miluša Bendová, Povina 104, Anna Falátová, Povina 234, Katarína Verlíková, Povina 239, petičný výbor, 17.2.1998

Občania obce Povina zásadne nesúhlasia s vedením trasy diaľnice D18 podľa varianatu C. Uvedená trasa diaľnice D18 má veľmi nepriaznivý dopad na obyvateľstvo obce. Výfukové plyny a hluk z tunela by negatívne ovplyvnili život obyvateľov v dolnej časti obce

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Multikriteriálne hodnotenie pri rôznych váhach hlavných skupín ukazuje, že pri zvýhodnení sociálno-environmentálnych kritérií 69,5 percentnou preferenciou sa stáva výhodnejšia realizácia variantu C, ktorý v tomto prípade získava preferenciu v hodnote 52,9%.

Pri rovnováhe preferencií oboch hlavných kritériálnych skupín (technicko-ekonomickej a socio-environmentálnej) je výhodnejšia realizácia variantu I, ktorý dosahuje preferenciu v hodnote 53%.

Analýza citlivosti ukázala že od hodnoty váhy 0,41 sa mení preferencia variantov a to znamená, že od hodnoty preferencie technicko-ekonomických kritérií 41% sa stáva výhodnejšou realizácia variantu I.

Výsledky porovnania variantov vo vnútri hlavných kritériálnych skupín ukazujú, že pri samostatnom hodnotení sociálno-environmentálnych kritérií je vhodnejší tunelový variant C s preferenciou 63,1%. V prípade zohľadnenia len technicko-ekonomických kritérií by bol vhodnejší nábrežný variant I s preferenciou 66,5%.

Z hľadiska priamych vplyvov na obyvateľstvo a na ním vytvorené prostredie je výhodnejší tunelový variant C. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie a z hľadiska dopravnotechnického a ekonomického je výhodnejší variant I.

Pri porovnaní variantov podľa jednotlivých aspektov dostávame nasledujúce hodnotenie:

Trasa variantu C je o 1,4 km dlhšia a je drahšia o 4,8 mld Sk. Nedosahuje v reálnom čase návratnosť investície, je technicky neporovnateľne náročnejšia a ročné prevádzkové náklady sú vyššie o cca 11 mil. Sk. Z hľadiska časovej náročnosti na realizáciu je variant I neporovnateľne výhodnejší. Z hľadiska podmienok dopravnej obsluhy sú varianty porovnateľné. Z hľadiska vplyvu na územný a regionálny rozvoj je výhodnejší variant I. Nakoľko intenzita zásahu do obytnej zóny je v prípade variantu C nižšia, z hľadiska vplyvu na obyvateľov je hodnotený ako priaznivejší (počas výstavby sa však predpokladá mierne vyšší negatívny vplyv na obyvateľstvo v prípade variantu C). Pri vplyvoch na prírodné prostredie možno konštatovať menšie zafaženie v prípade variantu I.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Riešenie diaľničného úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto (v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa navrhované v dvoch variantoch pre účely Správy označených ako variant I a variant C) nie je principiálne v rozpore s platnou územnoplánovacou dokumentáciou. Vplyvy diaľnice na životné prostredie sa budú prejavovať počas jej výstavby ako aj počas jej prevádzky. Z porovnania variantu I a variantu C vyplýva reálny predpoklad, že rozsah a intenzita negatívnych vplyvov na človeka a ním vytvorené prostredie bude nižší v prípade variantu C, ale rozsah a intenzita vplyvov na prírodné prostredie bude nižší v

případe variantu I. Rovnako výhodnejší je variant I z hľadiska dopravno-technického a ekonomického.

2. Odporúčany variant

Odporúčany variant je variant I diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto. Variant sa odporúča za podmienok obojstranne prijateľného riešenia pre obce a investora. Okrem variantu I hodnoteného v Správe je možným technickým riešením dodatočne navrhovaná alternatíva úseku v km 17,650 - 18,600 zapusteného pod terénom. Variant I sa odporúča za podmienok maximálnych kompenzačných opatrení vo vzťahu k dotknutému obyvateľstvu a obciam, za podmienky všetkých technicky dostupných opatrení na minimalizáciu nepriaznivých vplyvov a za podmienok uvedených v nasledujúcom bode.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z výsledkov hodnotenia a stanovísk dotknutých obcí, verejnosti, dotknutých orgánov vyplynuli opatrenia, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy i realizácie stavby. Okrem odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Správe sa jedná sa o nasledujúce podmienky:

- podrobnejšie sa zaoberať stabilitnými otázkami vzhľadom na priaznivé podmienky pre vznik deformačných procesov
- v projektovej dokumentácii je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vznikli realizáciou stavby, opísať miesta vzniku divokých skládok a bližšie uviesť problematiku ich sanácie a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi)
- v prípade variantu I zachovať priame prepojenie obcí Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota
- dobudovať cestu III. triedy (Vrané - Rudinka) v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní tak, aby bolo možné zabezpečiť prímestskú dopravu do zamestnania obyvateľom Rudinky a Vrania a uspokojivo i cestné spojenie Rudiny, Rudinskej a Nesluše so Žilinou (zníži sa dopr. zaťaženie Kysuckého Nového Mesta)
- v rámci vyvolaných investícií riešiť ochranu obce Povina na ľavom brehu - hrádzou, resp. múrom
- zabezpečiť bezpečný prechod pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí), a to formou podchodu, nadchodu alebo CSS
- je potrebné určiť náhradné lokality na výsadbu drevín nakoľko niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBK Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov
- záber časti NRBc Topoľový lesík kompenzovať náhradnou výsadbou pôvodných drevín a to tak, aby sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom
- bariérový efekt v úseku km 20,000-20,500 je nutné odstrániť riešením buď podchodmi alebo vedením trasy nad terénom
- realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov, ktoré je potrebné riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.
- spôsob likvidácie odpadových dažďových vôd z povrchu vozovky je potrebné riešiť nielen pomocou usadzovacích nádrží
- pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok
- pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov na životné prostredie stavebnými mechanizmami

- za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice je potrebné pre násypy na diaľnicu v prvom rade použiť materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk (aj opustených) vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Strážavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopusné Pažite) a iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otvorením nových lokalít na dobývanie

- smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií

- pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána)

- pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vretno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality

- je potrebné upraviť smerové a výškové vedenie trasy D18 tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov v šírke aspoň 10 m

- v oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné riešiť aj podchod pre vyššie terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor)

- odporúča sa mierny odklon trasy od lokálneho biocentra Okolie vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (22,000-23,000 km)

- pri premostení potoka z Budatínskej Lehoty v km 21,000 je potrebné riešiť aj rekonštrukciu nevhodných kruhových priepustov pod súbežnou cestou I/11

4. odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa §18 zákona č. 127/1994 Z.z.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe zhodnotenia výsledkov Správy o hodnotení a k nej prislúchajúcej dokumentácie, na základe stanovísk orgánov, výsledkov verejného prerokovania a posudku. S predkladanými variantmi I a C stavby diaľničného úseku D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto nevyjadrili súhlas všetky dotknuté orgány. Ich pripomienky sú však zohľadnené v bode 2 Záveru.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Vychádzajúc z identifikácie vplyvov výstavby a prevádzky na jednotlivé zložky prostredia a z navrhnutých zmierňujúcich a ochranných opatrení je potrebné vypracovať samostatný projekt monitorovania, ktorý by mal obsahovať:

- monitorovanie stability svahov v oblasti zárezov a mostných objektov (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice)

- monitorovanie vývoja erózie na svahoch s vysokou sklonitosťou (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice)

- monitorovanie úrovne hladiny a kvality podzemných vôd v lokalitách Dolný Hričov, Oškreda, Rudinka, Radoľa, Kysucké Nové Mesto a horninové masívy všetkých tunelov

- monitorovanie kvality a prietokov povrchových tokov dotknutých výstavbou a prevádzkou a monitorovanie kvality a prietokov vôd vypúšťaných do recipientov (STN 75 7241)

- počas prvých 3 rokov odoberanie vzoriek pôd na profiloch kolmých k diaľnici v rôznych vzdialenostiach (najmä v blízkosti kontaminovaných lokalít ako napr. skládky odpadov v

Dolnom Hričove a Kysuckom Novom Meste) s následným opakovaním v prípade výraznejšieho zvýšenia intenzity dopravy

- monitorovanie záťaže hlukom a emisiami v lokalitách s priamym kontaktom s diaľnicou (severný okraj Dolného Hričova, Brodno, Vranie, Oškreda, Kysucké Nové Mesto, Radofa)
- monitorovanie kvalitatívnych a kvantitatívnych zmien v zložení vegetácie na stanovených transektoch a v odôvodnených prípadoch monitorovanie aj synantropizácie spoločenstiev a obsahu ťažkých kovov vo vybraných druhoch rastlín
- monitorovanie zmien ekologickej stability a tým aj ochrannej funkcie navrhovaného RBc Topoľový lesík vplyvom emisií
- monitorovanie migračných koridorov (funkčnosti podchodu v priestore Kysuckej brány, premostenia Strážovského rybníka a VN Hričov)
- monitorovanie intenzity a štruktúry dopravy na príľahlej komunikačnej sieti

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu, pečiatka

3. Dátum vydania záverečného stanoviska