

DIAĽNICA D18

TECHNICKÁ ŠTÚDIA

ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO



SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST BRATISLAVA

● JÚN 1996 ●

ENVICONSULT ŽILINA

- A SPRIEVODNÁ SPRÁVA
- B TECHNICKO-EKONOMICKÉ VYHODNOTENIE
- C VÝKRESY
 - C1 Situácie
 - C2 Priečne a pozdĺžne rezy
 - C3 Tabuľkový prehľad mostných objektov
 - C4 Križovatky
- D DOPRAVNO-INŽINIERSKE PODKLADY
- E HLUKOVÁ ŠTÚDIA
- F GEOLOGICKÉ POMERY
- G DOKLADOVÁ ČASŤ
- H VÝPOČTY SMEROVÉHO A VÝŠKOVÉHO VEDENIA TRASY

A SPRIEVODNÁ SPRÁVA

OBSAH

1	ÚVOD	1
2	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	1
3	PREHLAD PODKLADOV A PRIESKUMOV	1
3.1	ZÁKLADNÉ VÝCHODISKOVÉ PODKLADY	1
3.2	OSTATNÉ PODKLADY	2
3.2.1	Dopravno-inžinierske podklady	2
3.2.2	Geodetické podklady	2
3.2.3	Inžiniersko-geologické a hydrogeologické podklady	2
3.2.4	Podklady o území a krajine	2
3.2.5	Podklady o stave životného prostredia	3
3.2.6	Podklady technicko-hospodárskych podmienok a podmienok pre uskutočnenie stavby	3
4	ŠIRŠIE VZŤAHY	4
5	POPIS A ZDÔVODNENIE NAVRHNUTÉHO RIEŠENIA	4
5.1	VARIANT I - ZÁPADNÝ	4
5.2	VARIANT II - VÝCHODNÝ	5
5.3	ĎALŠIE ŠTUDOVANÉ VARIANTY	6
5.4	STAV BEZ REALIZÁCIE DIAĽNICE - NULOVÝ VARIANT	6
6	TECHNICKÉ RIEŠENIE HLAVNÝCH OBJEKTOV	7
6.1	CESTNÉ KOMUNIKÁCIE	7
6.1.1	Diaľnica	7
6.1.2	Križovatky	7
6.1.3	Obslužné dopravné zariadenia	8
6.1.4	Vybavenosť diaľnice	8
6.2	MOSTNÉ OBJEKTY	8
6.2.1	Variant I	8
6.2.2	Variant II	11
6.3	TUNELY	13
6.3.1	Variant I	13
6.3.2	Variant II	13
6.4	OSTATNÉ OBJEKTY	14
6.4.1	Príprava územia a následné rekultivácie	14
6.4.2	Vegetačné úpravy	14
6.4.3	Sanačné opatrenia	14
6.4.4	Oporné a zárubné múry	14
6.4.5	Preložky a úpravy vodných tokov	15
6.4.6	Protihlukové opatrenia	15
6.4.7	Diaľničná kanalizácia	16
6.5	VYVOLANÉ INVESTÍCIE	17
7	VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	18
7.1	IDENTIFIKÁCIA NAJDÔLEŽITEJŠÍCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV	18
7.2	PRIESTOROVÁ SYNTÉZA POZITÍVNYCH VPLYVOV ČINNOSTI	18
7.3	OPATRENIA NA KOMPENZÁCIU A MINIMALIZÁCIU NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV	18
7.4	POROVNANIE VARIANTOV Z POHLADU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	18
8	BILANCIA HLAVNÝCH STAVEBNÝCH OBJEMOV	18
9	ZÁVERY A ODPORÚČANIA	18

1 ÚVOD

Diaľnica D18 ako súčasť severo-južného diaľničného ťahu spájajúceho Poľskú republiku s Rakúskom a Maďarskom (E75) rieši severný úsek tejto európskej magistrály od napojenia sa na diaľnicu D1 (E50) po hranicu s Poľskou republikou. V predkladanej technickej štúdii sa rieši prvý úsek od križovatky s D1 v Hričovskom Podhradí po Kysucké Nové Mesto. Vedenie diaľnice je riešené v dvoch zásadne odlišných variantoch:

- variant I - tzv. západný sa napája na diaľnicu D1 v priestore Hričovského Podhradia, obchádza Žilinu zo západu, pokračuje údolím rieky Kysuce a končí severne od Kysuckého Nového Mesta
- variant II - tzv. východný sa napája na diaľnicu D1 až v priestore Višňového, Žilinu obchádza z východu a po prechode údolím rieky Váhu a Vadičovského potoka končí severne od Kysuckého Nového Mesta

Oba varianty začínajú diaľničnou križovatkou s D1, variant I križovatkou „Hričovské Podhradie“ a variant II križovatkou „Višňové“ a oba končia v jednom bode, križovatkou „Kysucké Nové Mesto - sever“. Ich priebeh je znázornený v prehľadnej situácii širších vzťahov (časť C štúdie).

2 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.

Názov stavby:	Diaľnica D18 Žilina - Kysucké Nové Mesto
Charakter činnosti:	novostavba
Dotknuté okresy:	Žilina a Čadca
Dotknuté obce a k.ú.:	Dolný Hričov, Horný Hričov, Žilina-Žilinská Lehota, Žilina-Strážov, Žilina-Považský Chlmec, Žilina-Budatín, Žilina-Brodno, Kysucké Nové Mesto-Oškerda, Radofa, Kysucké Nové Mesto-Budatínska Lehota, Kysucké Nové Mesto, Povina.
Investor:	Slovenská správa ciest Bratislava Továrenská 7, 813 44 Bratislava,
Nadriadený orgán:	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava
Spracovateľ štúdie:	Enviconsult, s.r.o. Mariánske námestie č. 21, 010 01 Žilina

3 PREHĽAD PODKLADOV A PRIEKUMOV

3.1 ZÁKLADNÉ VÝCHODISKOVÉ PODKLADY

1. Štúdia súboru stavieb diaľnice D1 v úseku Poluvsie - Ivachnová (Dopravoprojekt Bratislava, 1985)
2. Diaľnica D1 v úseku Sverepec - Višňové, štúdia (Dopravoprojekt Bratislava, 1995)
3. Diaľnica D18 Český Tešín - Žilina, štúdia (Dopravoprojekt Bratislava, 1991)
4. Diaľnica D18 Český Tešín - Žilina (Višňové), doplnok (Dopravoprojekt Bratislava, 1992)
5. Diaľnica D18 Žilina - Skalité, Možnosti rekonštrukcie cesty I/18 a II/507 na podmienky dopravnej záťaže v roku 2005 - štúdia (Enviconsult Žilina, 1996)
6. Štúdia „Obslužné zariadenia na diaľniciach SR“ (Dopravoprojekt Bratislava, 1993)
Z územnoplánovacej dokumentácie boli tieto podklady:
7. Koncepcia územného rozvoja Slovenska (Aurex, s.r.o. Bratislava, 1994)
8. Urbanistická štúdia veľkého územného celku okresu Žilina (AAA-Kropitz a kol., 1995)
9. Urbanistická štúdia veľkého územného celku Kysuce (Ing.arch. Pivarčí a kol., 1995)
10. Stratégia priestorového rozvoja a usporiadania Slovenska (SAŽP Banská Bystrica, 1996)
11. Výsledky sčítania dopravy na diaľničnej a cestnej sieti v roku 1990 (ÚCHD Bratislava, 1991)
12. Výsledky sčítania dopravy na diaľničnej a cestnej sieti v roku 1995 (SSC Bratislava, 1996)
13. Dopravno-inžinierske podklady diaľnice D18 (Dopravoprojekt Bratislava, 1995)
14. Program rozvoja diaľnic v SR, predinvestičná štúdia - záverečná správa DORSCH Consult Mnichov v spolupráci s Dopravoprojektom Bratislava, 1994)
15. Výsledky sčítania ľudu, domov a bytov v SR v roku 1991 (Štatistický úrad Slovenskej republiky Bratislava, 1992-1994)

3.2 OSTATNÉ PODKLADY

3.2.1 Dopravno-inžinierske prieskumy

Podkladom pre analýzu a prognózu dopravy boli predovšetkým výsledky celoštátneho sčítania na diaľničnej a cestnej sieti SR (11) a Dopravno-inžinierske podklady (13) spracované na základe smerového a križovatkového prieskumu pre úsek Višňové - Kysucké Nové Mesto a Kysucké Nové Mesto - Čadca juh. Pre potreby smerovania dopravy v žilinskom regióne bol vykonaný a vyhodnotený smerový prieskum, ktorý spracovala VŠDS Žilina, fakulta PEDaS v roku 1995.

Výsledky celoštátneho sčítania dopravy na diaľničnej sieti (12) v roku 1995, ktoré poskytla Slovenská správa ciest až začiatkom apríla nebolo možné z časových dôvodov zapracovať do prognózy.

3.2.2 Geodetické podklady

Pri spracovaní technickej štúdie boli použité hlavne tieto podklady.

- základné mapové listy v mierke 1:10 000 číslo: 28-42-20, 26-31-7,8, 26-31-11,12,13,14, 26-31-16,17,18 a 23, 26-33-2,3 a 6 vydané Slovenským úradom geodézie a kartografie v roku 1989 ako druhé obnovené vydania so stavom z roku 1987
- základné mapové listy v mierke 1:50 000 číslo: 26-31, 26-33 a 25-42, vydané Slovenským úradom geodézie a kartografie v roku 1989 ako šieste doplnené vydania so stavom k 1.1.1988
- ďalšie prehľadné situácia a mapy rôznych mierok cestnej a železničnej siete.

3.2.3 Inžiniersko-geologické a hydrogeologické podklady

Územie v koridore variantov diaľnice je budované:

- vonkajším flyšovým pásmom
- bradlovým pásmom
- centrálnokarpatským paleogénom Žilinskej kotliny.

Flyšové pásmo je zastúpené magurskou skupinou, vo vývoji bystrickej jednotky. Na báze súvrstvia je vývoj prevažne pieskovcový, v strednej časti s prechodom do typického jemnorýtmického flyša a vo vrchnej časti s prevahou polôh ilovca.

Bradlové pásmo vonkajších Karpát je charakteristické veľkou nerovnorodosťou z hľadiska litologického zloženia a geologicko-tektonickej stavby. Prevládajú prevažne ilovcové a slieňovcové komplexy, v ktorých sú utopené nápadne morfológicky vyčnievajúce bradlá odolnejších karbonátov.

Centrálnokarpatský paleogén buduje výplň Žilinskej kotliny. Paleogén je tvorený monotónnym súvrstím vnútrokarpatského flyša. Jedná sa o striedanie vrstiev ilovcov, prachovcov a slieňitých ilovcov s lavicami pieskovcov. Ilovce sú v prevahe alebo v rovnováhe s pieskovecami. Na okraji kotliny sa vyskytujú aj vápnité zlepenice.

Kvartérne sedimenty sú v územiach koridorov variantov zastúpené:

- fluviálnymi sedimentami,
- proluviálnymi sedimentami,
- deluviálnymi sedimentami.

Pestrá geologická stavba, veľká členitosť územia a doznievajúce neotektonické pohyby vytvárajú podmienky pre intenzívny vývoj geodynamických javov. Medzi najvýznamnejšie patria tektonické pohyby a zemetrasenia, svahové deformácie, erózia a zvetrávanie.

Podrobnejšia inžiniersko-geologická a hydrogeologická charakteristika územia dotknutého výstavbou diaľnice sa nachádza v prílohe F.

3.2.4 Podklady o území a krajine

Pri trasovaní diaľnice v území sa vychádzalo z podkladov platných územno-plánovacích dokumentácií, ktorých zoznam je uvedený v kapitole 3.1.

Obidva varianty prechádzajú územím, v ktorom sú určujúcimi prvkami vodné toky, osobitne Váh a Kysuca. V pomere úzkych dolinách týchto riek sa sústreďuje hospodársky život celého regiónu.

Variant I - dominantným krajinárskym prvkom je Hričovská vodná nádrž oddeľujúca Žilinskú pahorkatinu o.d. Rovnianskej vrchoviny (oblasť Považského Chlmca). Diaľnica sa okrajovo dotýka intravilánov obcí Horný, Dolný Hričov. Po premostení Hričovskej vodnej nádrže pretína intravilán Pov.Chlmca, avšak mimo obytnej zóny. Podobne sa diaľnica dotýka obcí Brodno a Radoľa. Centrá osídlenia Žilina a Kysucké Nové Mesto sú spojené Kysuckou kotlinou, ktorej prirodzenou osou je rieka Kysuca. Okrem uvedených sídiel mestského typu má krajina väčšinou charakter vidieckeho osídlenia.

Variant II - Východná časť je z juhu ohraničená Žilinskou pahorkatinou až masívom Malej Fatry a v smere severnom klesá do Žilinskej kotliny k nive Váhu. Odtiaľ postupne nadmorská výška stúpa a krajina nadobúda typicky bradlový charakter Kysuckými bradlami. Táto časť územia je prekonávaná 4 tunelmi. Napriek tomu, že toto územie má predpoklady pre výrazne poľnohospodárske využívanie (najkvalitnejšia pôda v okrese), industrializácia je tu na silnom vzostupe (výstavba zoraďovacej stanice, vodného diela, atď.) a je vysoko pravdepodobné, že v budúcnosti sa územie medzi Teplickou nad Váhom a Varínom organicky včlení do Žilinskej aglomerácie. Diaľnica sa okrajovo dotýka obcí Stráňava a Kotrčina Lúčka. V považskej časti má pomerne silné zastúpenie sekundárny sektor doplnený o poľnohospodárske aktivity. Kysucká časť je prioritne využívaná poľnohospodársko- potravinárskym komplexom.

3.2.5 Podklady o stave životného prostredia

V rámci prezentovanej technickej štúdie nebol spracovaný špeciálny prieskum súčasného stavu životného prostredia. Zisťované boli len základné údaje potrebné pre bezprostredný návrh optimálnej trasy diaľnice v území.

Podrobne sa danou problematikou zaoberá súbežne spracovaný „Zámer“ podľa zákona č.127/1996 Z.z.

Časť riešeného územia patrí do katastrálneho územia Žiliny, ktoré bolo vyhlásené č.112/1993 Z.z. vyhlásené za územie zaťažené nadmerným znečistením ovzdušia. Napriek tomu je možné konštatovať, že zvýšené hodnoty koncentrácií imisii v prilehlých častiach Žiliny sa tu vyskytujú len sporadicky. Z hľadiska monitorovania imisnej situácie v čadčianskom okrese boli hygienické normy prekračované len v oblasti Kysuckého Nového Mesta. V súčasnej dobe je daný ukazovateľ v norme a podobné je to aj s ďalšími súvisiacimi ukazovateľmi ako je napr. obsah ťažkých kovov v prašnom spáde. Pozornosť štúdie bola upriamená na kontakt s ochrannými pásmami všetkých druhov, inžinierskogeologické pomery, hlukovú a imisnú situáciu hlavne vo vzťahu k obyvateľstvu.

Variant I sa dotýka miestnych častí Žiliny - Strážova, Považského Chlmca, Brodna, Vrania ako aj Radole a Kysuckého Nového Mesta vrátane miestnej časti Oškerda. Jedná sa o územie už v súčasnosti ovplyvnené hlukom a emisiami z dopravy. V tesnej blízkosti cesty I/11 sa nachádza v oblasti Radole a Kysuckého Nového Mesta niekoľko vodných zdrojov, ktoré môžu byť v budúcnosti ohrozené. Z významnejších zdrojov znečisťovania životného prostredia bude vedená diaľnica okolo skládky komunálneho odpadu mesta Žiliny v Považskom Chlmcu.

Variant II sa dotýka priamo Stráňav, Strečna, Kotrdínej Lúčky, Lopušných Pažít a Kysuckého Nového Mesta. Diaľnica vstupuje do pomere nenarušeného prostredia približne v úseku od Nededze po Radofu. V trase diaľnice sa nachádza vodný zdroj Stráňavy, Teplička nad Váhom (mostný objekt) a Kysucké Nové Mesto. Z významnejších zdrojov znečisťovania ovzdušia sa tu nachádzajú sklady čpavku PCHZ vo Varíne a Kafilerický závod v Mojšovej Lúčke.

3.2.6 Podklady technicko-hospodárskych podmienok a podmienok pre uskutočnenie stavby

Vo vymedzenom záujmovom území sa nachádza jeden produktovod pri obci Horný Hričov, ktorý vedie od zásobníkov pohonných hmôt do podniku Slovnaft. Variant II križuje čpavkovod pri obci Nededza, ktorý vedie do PCHZ Žilina. Okrem toho sa tu vyskytujú významné energetické zariadenia, ktoré sú s plánovanou stavbou v súbehu, alebo ju križujú.

Elektrická energia

V riešenom území žilinského okresu sa nachádzajú nasledovné výrobné zdroje elektrickej energie:

- Tepláreň Žilina - základná výroba
- vodná elektráreň Hričov - špičková výroba
- vodná elektráreň Žilina - špičková výroba (vo výstavbe).

Krytie potreby elektrickej energie sa zabezpečuje aj s náhradného uzla prenosovej siete VVN - transformovne 400/110 Varín, ktorý je prepojený s ďalšími nadradenými uzlami SR prostredníctvom 400 kV elektrických vedení Varín - Sučany a Varín - Nošovice. Plánuje sa zdvojenie oboch vedení.

Na území okresu Čadca sa v súčasnej dobe nenachádza žiadny výrobný zdroj elektrickej energie. MVE pri vodárenskej nádrži a plánované MVE majú len lokálny význam. Krytie potreby okresu sa uskutočňuje zo zdrojov v okrese Žilina (VE Hričov, Tp Žilina) a nadradené-ho uzla prenosovej siete VVN - transformovne 400/110 kV Varín, ktorý je prepojený s ďalšími nadradenými uzlami elektrickej sústavy SR.

Zásobovanie plynom

Riešeným územím žilinského okresu prechádzajú VVTL a VTL plynovody:

- VTL plynovod „Severné Slovensko“ DN 500, PN 64
- VTL Považský plynovod DN 300, PN 25
- VTL Kysucký plynovod DN 300, PN 40
- VTL prípojka pre Kysucké Nové Mesto v trase Dolný Vadičov, Lopušné Pažite, Radofa
- plánovaná VTL prípojka Radofa, Oškerda, Nesluša, Divina.

Zásobovanie okresu Čadca plynom sa zabezpečuje z VTL Kysuckého plynovodu DN 300 PN 40, ktorý sa na VTL plynovod napája prostredníctvom odovzdávajúcej stanice Žilina - Zástranie. Táto os bude do roku 1997 zrušená a nahradená osou Varín. Z Kysuckého plynu vodu sa pomocou VTL prípojok vedie plyn do regulačných staníc a z nich sa rozvodmi STL a NTL zásobujú jednotlivé sídla.

Zásobovanie teplom

Zásobovanie teplom okresu Žilina sa zabezpečuje dvoma spôsobmi:

1. centralizovaným zásobovaním teplom (CZT): Tepláreň Žilina, kotolňa Kysucké Nové Mesto
2. decentralizovaným zásobovaním teplom (DZT), ktorý reprezentuje individuálne a lokálne zdroje tepla s tuhými palivami a zemným plynom, v malej miere aj elektrickou energiou.

Zásobovanie teplom okresu Čadca sa zabezpečuje dvoma spôsobmi:

1. centralizovaným zásobovaním z ústredných zdrojov tepla (12 rozvodov nad 6 MW)
2. decentralizovaným zásobovaním z individuálnych a lokálnych zdrojov tepla (vrátane domových kotolní) s tuhými palivami, zemným plynom a v malej miere elektrickou energiou.

Spoje

V riešenom území sa nachádzajú diaľkové káblové spoje, optické káble a miestne káblové spoje. Plánované je pokračovanie trasy optického kábla z Kysuckého Nového Mesta do Čadce.

Diaľnica v oboch variantoch križuje prvky inžinierskych sietí, čo v niektorých prípadoch vyvoláva potrebu ich preložky, alebo rekonštrukcie. Podrobnejší zoznam preložiek a rekonštrukcií je uvedený v kapitole 6.5.

4 ŠIRŠIE VZŤAHY

Koncepcia diaľničnej siete predpokladá, s ohľadom na tvar republiky a jej urbanizáciu, vedenie hlavného diaľničného tahu od Bratislavy severovýchodným smerom na Piešťany a Trenčín (D61), ďalej Považím na Žilinu a Liptovský Mikuláš, následne cez Poprad v smere na Prešov a Košice, s ďalším vedením cez Michalovce až k hraniciam s Ukrajinou, v smere na Užhorod (D1). Tento základný ťah je napojený opäť diaľnicami na všetky susedné štáty. Smer na Poľsko bude zastúpený diaľnicou D18 od Žiliny v smere na Čadcu a Skalitz - Zwardon.

Na základe Dohody medzi Ministerstvom dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy a morského hospodárstva Poľskej republiky zo dňa 29.11.1995 sa považuje za účelné začatie výstavby výkonnej cestnej komunikácie v trase Multimodálneho dopravného koridoru č.VI Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh. Preto je prioritou vo výstavbe diaľnic v súčasnosti ťah D61 - D1 - D18 v trase Bratislava-Trenčín-Žilina-Skalitz, s napojením na Poľsko a na juhu s napojením na Maďarsko a Rakúsko. Súčasťou predmetného tahu je aj diaľnica D18, ktorá sa napája v priestore Žiliny na diaľnicu D1, ktorá je ďalej vedená smerom východným.

Prepravné požiadavky, ktoré má výhľadove zvládnuť budúca diaľnica D18 (európsky cestný ťah E75) v súčasnosti zabezpečuje cesta I. triedy č.11 v trase Žilina (mimoúrovňová križovatka s cestou I/18) - Kysucké Nové Mesto - Krásno n. Kysucou - Čadca - Svrčinovec a ďalej cesta II. triedy č.487 v smere Svrčinovec - Skalitz - št. hranica s Poľskou republikou. Dôležitý cestný a železničný ťah vedený v súčasnosti údolím Kysuce od Žiliny po Čadcu, pokračuje údolím Čierňanky po Svrčinovec a ďalej cez Jablunkovský priesmyk do Českej republiky, v smere na Český Tešín a Ostravu. Cestný ťah reprezentuje cesta I. triedy č.11, ktorá je vybudovaná v rôznych kategóriách v úseku pri Brodne ako S 22,5/100, ďalej ako S 11,5/80 a okolo Čadce len ako S 7,5/60.

Žilina je dôležitým dopravným uzlom v cestnej a železničnej doprave z hľadiska medzinárodnej a celoštátnej dopravy. Zo západu prichádza cesta I. triedy č.18, z ktorej sa priamo v Žiline odpaľuje smerom severným cesta I. triedy č.11, smerujúca údolím Kysuce do Českej republiky, s možnosťou cez cestu II/487 odbočením v Svrčinovci a novým hraničným priechodom v Skalitom do Poľskej republiky. Žilina je súčasne ešte začiatočným, resp. koncovým bodom cesty I. triedy č. 64 v smere Rajec a Ponitrie, ako aj cesty II. triedy č. 507 v smere na Bytču a Púchov po pravom brehu Váhu a č.583 v smere na Varín a rekreačnú oblasť Vrátnej. Cesta I/18 v smere od Bytče je zaradená

do sústavy európskych ciest E50 (ktorá pokračuje ďalej cez Žilinu v smere na východ po ceste I/18), E75 (ktorá pokračuje ďalej v smere na sever po ceste I/11) a E 442, ktorá končí v Žiline.

5 POPIS A ZDÔVODNENIE NAVRHNUTÉHO RIEŠENIA

5.1 VARIANT I - ZÁPADNÝ

Technická štúdia rieši úsek diaľnice D18 medzi Hričovským Podhradím a Kysuckým Novým Mestom označený ako variant 1 (tzv. západný variant). Úsek začína v križovatke s diaľnicou D1, v km 22,840 00 podľa staničenia úseku Sverepec - Višňové spracovanom Dopravoprojektom Bratislava v roku 1996 a pokračuje ďalej údolím rieky Váh smerom na SV.

Diaľnica D1, ktorá je od Považskej Bystrice vedená údolím rieky Váh sa v mieste križovania s D18 odkláňa z údolia rieky a tiahlym oblúkom ponad Hričovské Podhradie odbočuje na východ. Jej úlohu v pokračovaní na sever preberá diaľnica D18, ktorá na diaľnicu D1 plynule nadväzuje a údolím Váhu smeruje ďalej na sever. Zachováva tak kontinuitu spojenia sever - juh. Po cca 4 km opúšťa údolnú nivu rieky Váh a ponad cestu III/018261, železničnú trať č.120 (Bratislava - Žilina) a cestu I/18 sa dostáva na terasu južne od cesty I/18. S ňou v súbehu je potom vedená až po km 6,800, kde prechádza do trasy dnešnej I/18, v ktorej pokračuje až po km 9,400. Dnešná cesta I/18 pokračuje smerom do Žiliny ako diaľničný privádzač, ale diaľnica D18 jej trasu opúšťa a dostáva sa mostným objektom nad ňu a ponad železničnú trať č.120, začiatok Hričovskej vodnej nádrže, cestu II/507, priemyselnú zónu ukončujúcu osídlenie Považského Chlmca a vchádza do tunela „Vrch Hora“, dlhého 360 m. Po prekročení údolia bezmenného potoka vchádza trasa do ďalšieho tunela „Považský Chlmec“, dlhého 1 020 m. Tunely sú situované v južnom okraji masívu kóty Hora a Hájiská, a sú smerované tak, aby ich podstatná časť viedla masívom zlepencom, t.j. prostredím, ktoré je geologicky stabilizované. Z východného portálu tunelu „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 až k Radoli (km 19,200), kde sa dostáva do priestoru medzi dnešnou cestou I/11 a korytom Kysuce, aby mohla vystúpať nad križujúcu cestu III/01165 spájajúcu Radolu s Kysuckým Novým Mestom. Priestor medzi cestou I/11 a Kysucou je jediným možným koridorom, ktorý je na hranici „únosnosti“, nakoľko musí na strane jednej rešpektovať tok rieky ako biokoridor a priestor rekreácie obyvateľov Kysuckého Nového Mesta, Radole a Budatinskej Lehoty a na strane druhej obytné územie Radole a Budatinskej Lehoty.

Za Budatinskou Lehotou sa trasa nakrátko (cca 600 m) vracia do trasy cesty I/11, ale pred Povinou cestu opúšťa a odbočuje ponad Kysucu na jej ľavý breh, kde sa križuje s cestou III/01164 a vytvára križovatku (Kysucké Nové Mesto - sever) umožňujúcu napojenie Kysuckého Nového Mesta. Za križovatkou v km 23,330 00 variant 1 končí.

Okrem križovatky s diaľnicou D1 na začiatku trasy a križovatky napájajúcej Kysucké Nové Mesto na konci trasy je diaľnica prepojená na cesty nižšieho rádu ešte v km 4,680, kde je diaľnica napojená na cestu I/18, v km 8,730, kde je možné pokračovať po dnešnej ceste I/18 do Žiliny ako diaľničnom privádzači „Žilina - západ“, ďalej v km 13,450, kde je napojený diaľničný privádzač „Žilina - sever“ (dnešná I/11) a v km

19,700 kde je navrhnuté odbočenie do Kysuckého Nového Mesta a Radole a ich napojenie na D18 v smere na Žilinu.

Z prognózy dopravy na diaľnici D18 vyplýva, že v čase zpojazdnenia celého úseku od napojenia na diaľnicu D1 až po hranice s Poľskou republikou bude mať táto komunikácia šírkové usporiadanie zodpovedajúce iba rýchlostnej komunikácii R11,5/100. Základnou požiadavkou riešenia bolo využiť v maximálne možnej miere existujúce cesty 1. triedy. To však vyvolalo potrebu nahradiť dnešnú cestu I/18 a I/11 ako komunikácie zabezpečujúce obsluhu regiónu Považia a Kysuce.

Napojenie obcí ležiacich na ľavej strane Váhu ako sú Hričovské Podhradie, Horný a Dolný Hričov a Žilinská Lehota na regionálnu komunikačnú sieť navrhujeme riešiť prepojením cesty I/18 pod Hričovskou priehradou s cestou II/507 čím by navyše vznikla komunikácia nahradzujúca dnešnú I/18. Jej realizácia by umožnila previesť aj dopravu, ktorá vzhľadom na výstavbu diaľnice D18 od km 7,370 po km 8,730 v trase I/18 nebude môcť po nej pokračovať do Žiliny. Prepojenie I/18 na II/507 predstavuje dĺžku 1 450 m vrátane mostného objektu dĺžky 590 m.

V Kysuckej doline by funkciou spojenia obcí regiónu prevzala nová komunikácia vytvorená pospájaním už realizovaných ciest a ich homogenizáciou. Komunikácia by bola vedená po pravej strane údolia v priestore východne od Kysuckého Nového Mesta, Rudiny, Rudinky i Vrania a napojila by sa v Považskom Chlmci na cestu II/507. Dĺžka tejto komunikácie by bola cca 10 km, pričom rekonštruovať na kategóriu S9,5/50 by bolo potrebné 5 330 m a vybudovať 4 600 m vrátane mostného objektu dlhého 50 m.

Na trase variantu I je navrhnutých:

- 20 mostných objektov o celkovej dĺžke 4 180 m
- 2 tunely dĺžky 1 380 m
- preložky poľných ciest v dĺžke 1 220 m
- preložku potoka v dĺžke 720 m
- pripojenia a vetvy križovatiek v dĺžke 440 m
- oporné múry v dĺžke 870 m
- zárubné múry v dĺžke 430 m
- úprava toku rieky Kysuca v dĺžke 730 m
- opevnenie pätý násypu v dĺžke 760 m
- spevnenie brehu v dĺžke 3 820 m
- výškové rozdelenie jazdných pásov v dĺžke 1 250 m
- protihlukových stien (clon) $v=4,0$ m, dĺžky 1 090 m, $v=1,5$ m dĺžky 4 770 m,

príčom od km 15,020 po km 19,000 bude potrebné vybudovať iba 1 polovicu diaľnice v celkovej dĺžke 3 980 m a od km 13,796 po km 15,020 uvažovať iba o rekonštrukcii už existujúcej diaľničnej úpravy cesty I/11 (v dĺžke 1 224 m).

5.2 VARIANT II - VÝCHODNÝ

Predmetom riešenia variantu II je úsek diaľnice D18 medzi Višňovým a Kysuckým Novým Mestom. Úsek začína v križovatke s diaľnicou D1 nad obcou Višňov. Na diaľnicu D1 sa napája ypsilónovou križovatkou a plynule pokračuje v trase smerom na sever, pričom diaľnica D1 sa stáča oblúkom na východ a pokračuje cez Martin ďalej na východ.

Diaľnica D18 - variant II po vystúpaní nad obývané územie obcí Višňové a Stráňavy (+ 4,0 %) začína prudko klesať do údolia rieky Váh po západnom úbočí Lučanskej Malej Fatry. Trasa nie je priama, je mierne zvlnená, hľadajúc optimálnu polohu v teréne (použitá polomery R 1500, R 1500, R 200 a R 1000), ale stále smeruje na sever. V km 5,810 križuje cestu I/18, ktorú prechádza a v spáde 0,82 % prekračuje údolie rieky Váh mostným objektom, ktorý súčasne premostuje nádrž vodného diela Žilina, novovybudovaný biokoridor (súčasť úprav vyvolaný VD Žilina), Gbeliansky potok a železničnú trať č.180 (Žilina - Košice). Mostný objekt je využitý aj na vytvorenie križovatky č.8 „Gbelany“, ktorá by sa mala realizovať po preložení cesty II/583 do polohy súbehu so železničnou traťou a ktorá by vo výhlade mala plniť aj funkciu diaľničného privádzača. Medzi obcami Mojs a Gbelany prechádza v násype, ktorý je od km 8,970 nahradený mostným objektom vedeným ponad cestu II/583 vedúcu do Terchovej. Mostný objekt končí v km 9,360, aby diaľnica po 160 m vstúpila do tunela „Nededa“, ktorý má dĺžku 550 m. Údolím potoka Kotrčiná pokračuje diaľnica ďalej na sever, najprv na moste dĺžky 550 m (km 10,520), potom v záreze maximálnej výšky 10 m a v km 12,290 sa trasa znova mostom dostáva ponad údolie (stále v spáde 4,5 % - v dĺžke 2170 m), aby vzápätí po vrcholovom oblúku (R 9100 m) vstúpila do tunela „Rúbane“ dlhom 1290 m. Tunelom trasa opúšťa úzke údolie a oblúkom (R 1250 a R 2000) mení smer vedenia diaľnice zo severného na západné. Okrem snahy vyhnúť sa osídleniu Vadičovskej doliny umožňuje tunel aj nerušené prevedenie nadregionálneho biokoridoru, spájajúceho Javorníky a Kysucké vrchy s Malou Fatrou. Diaľnica pokračuje po južnom svahu úzkého údolia Vadičovského potoka, ktoré nakoniec v km 17,990 prekračuje mostným objektom dĺžky 420 m a v km 18,250 vstupuje do tunela „Lopušné Pažite“ (dl.490 m), ktorý je iba predzna-menaním ďalšieho tunela „Budatínska Lehota“ o celkovej dĺžke 2230 m. Oba tunely sú v rovnakom spáde 1,33 %. Pred vstupom do prvého tunela v údolí Vadičovského potoka križuje diaľnica aj cestu III/01165 na ktorú sa napája v diaľničnej križovatke č.9 - Lopušné Pažite. Križovatka umožňuje prístup nielen celej doliny, ale aj Kysuckého Nového Mesta v smere na východ. Severný portál tunela sa nachádza vo svahu cca 17 m nad riekou Kysuca, ktorú diaľnica po opustení tunela premostuje spolu s cestou I/11 mostným objektom dĺžky 440 m, ktorý je súčasťou mimoúrovňovej križovatky „Kysucké Nové Mesto - sever“. Diaľnica už znovu smeruje na sever (k zmene došlo pred tunelom Lopušné Pažite), po pravej strane, údolím rieky Kysuca v km 23,050 nadväzuje na trasu variantu I (km 23,330) a dostáva sa do trasy tzv. „modrého variantu“ podľa štúdie spracovanej Dopravoprojektom Bratislava „Diaľnica D18 Český Tešín - Višňové“, ktorá bola podkladom pre spracovanie variantu II a ktorej trasa sa vedením variantu II. Hlavné dôvody pre modifikovanie trasy spracovanej Dopravoprojektom bol nesúhlas obcí Stráňavy, Mojs, Dolný Vadičov, Radola a Kysucké Nové Mesto s pôvodným riešením a požiadavky „ochrany prírody“, ktoré žiadali rešpektovať biokoridory v priestore, ktorým diaľnica prechádza.

Návrh trasy diaľnice variantu II nemá vplyv na riešenie ostatnej komunikačnej siete. Tá môže i naďalej plniť svoju funkciu v rámci regiónu i mimo neho. Nie je preto potrebné uvažovať s budovaním, resp. rekonštrukciou nových komunikácií.

Na trase je navrhnutých:

- 17 mostných objektov o celkovej dĺžke 4962 m
- 4 tunely dĺžky 4560 m
- preložky poľných ciest v dĺžke
- pripojenie a vetvy križovatiek v dĺžke 5550 m
- oporné múry v dĺžke 470 m
- zárubné múry v dĺžke 2400 m
- rozšírení o pruh pre pomalé vozidlá v dĺžke 5860 m
- protihlukových stien 3270 m

5.3 DALŠIE ŠTUDOVANÉ VARIANTY

V priebehu spracovania, v jeho počiatočnom štádiu bolo rozpracovaných niekoľko ďalších variantných riešení vedenia trasy diaľnice v oboch študovaných koridoroch.

Variant I

Počet variantných riešení sa postupne zužoval a vyústil v dva posledné, ktoré boli vedené severnejšie ako variant I a priamočiaro viedli k napojeniu na cestu I/11. Diaľnica D18 po cca 4 km opúšťa údolnú nivu rieky Váh a ponad cestu III/018261, železničnú trať č.120 (Bratislava - Žilina) a cestu I/18 sa dostáva za terasu, južne od cesty I/18 (dnešnej E 50). Trasa, ktorá je tu prezentovaná ako variant 1 je výsledkom postupného vylučovacieho procesu, ktorý predchádzal rozhodnutiu o jeho spracovaní. Postupne boli študované varianty pokračujúce v údolnej nive rieky, alebo v trase cesty I/18, ale boli neskôr opustené hlavne z dôvodov konfliktu s obytným územím obcí ležiacich v údolí, resp. pre zložitosť obsluhy tohoto priestoru. Predkladaná trasa bola po rokovaní so zástupcami obcí i obstarávateľa vyhodnotená ako najvhodnejšia. Jej pokračovanie na terase je vedené v súbehu s cestou I/18 až po križovanie s cestou III/01887 (dĺžka cca 3 km). Pokračovanie trasy prešlo tiež postupným vývojom.

Najprv boli navrhnuté varianty 1A a 1B, ktoré preferovali priame vedenie trasy s čo možno najkratšou dĺžkou. Ukázalo sa však, že sú nielen investične náročnejšie ako variant 1 (u var. 1A 3 tunely v dĺžke 3 060 m, u var. 1B 2 tunely v dĺžke 3 790 m), ale hlavne oveľa „problematickejšie“ z titulu geológie. Územie, ktorým sú oba varianty vedené je nerovnomerne zvetralé, tektonicky porušené a trasy sú vedené v súbehu, alebo pretínajúce súmernú tektonickú líniu medzi dvoma geologickými pásmami (bradlovým a klapským), čo by si vyžadovalo navyše náklady na zabezpečenie stability výrubu (kotvenie paženia a pod.). Je možné predpokladať aj vysokú heterogenitu horninového masívu a výskyt častých sústredených prítokov vody.

Kedže posun trás nebol možný - smerom na juh sa geologické pomery ešte zhoršovali a smerom na sever dochádzalo ku kolízii s osídlením obce Divinka, bolo od ich ďalšieho spracovania upustené. Prijatý bol variant 1, ktorý neprechádza údolím Váhu pod Hričovskou priehradou, ale pokračuje v trase cesty I/18 až do blízkosti Strážova (okrajo-

vá časť Žiliny). V porovnaní s úsekom diaľnice variantu I je variant 1A kratší o (13,370-11,000) 2 370 m a variant 1B kratší o (13,370-13,250) 3 120 m, ale ak porovnáme investičné náklady je ten rozdiel iný. Pretože musíme brať do úvahy, že od km 7,400 po km 8,600 je potrebné vybudovať iba polovicu diaľnice, rovnako ako od km 15,600 po km 18,800 a od km 13,500 po km 15,600 je už diaľničná úprava realizovaná. Porovnanie po zhnutí i ostatných nákladov v úseku od km 5,430 po km 18,800 (variantu I) je nasledovné:

	variant I	variant 1A	variant 1B
vozovky	213 380 m ²	117 030 m ²	87 420 m ²
mosty	68 373 m ²	58 280 m ²	49 820 m ²
tunely	1 380 m	3 540 m	4 410 m
zárubné a oporné múry	5 800 m ³	2 500 m ³	1 700 m ³
protihlukové clony	6 820 m ²	600 m ²	700 m ²
spolu v tis. Sk	2 981 243	4 383 775	4 863 595

Z tabuľky vyplýva, že variant 1A v porovnaní s variantom I je investične náročnejší o 1 402 532 tis. Sk a variant 1B o 1 882 352 tis. Sk.

Napriek vyjadrenému rozdielu nevystihuje toto porovnanie situáciu, nakoľko geologické podmienky pri variantoch 1A a 1B sú podstatne horšie ako v prípade variantu I a preto je pravdepodobné, že by sa po započítaní nákladov zohľadňujúcich tento stav rozdiel ešte zvýšil.

Medzi ďalšie výhody variantu I je možné započítať aj jeho využitie v čase, kedy bude diaľnica ako rýchlostná komunikácia.

Medzi nevýhody je možné započítať prechod trasy variantu I ponad ústie rieky Váh (km 9,400-9,900), ktoré je využívané pre rekreačné účely ako aj nutnosť demolovať objekt skladu v priemyselnom areáli Považského Chlmca)

Variant II

Počet skúmaných variantov je väčší a je uvedený v pôvodnej štúdii Dopravoprojektu Bratislava z roku 1991. Z tejto štúdie bol prehodnocovaný modrý variant. Od jeho ďalšieho spracovania bolo upustené z dôvodu nevhodných geologických pomerov.

5.4 STAV BEZ REALIZÁCIE DIAĽNICE - NULOVÝ VARIANT

V prípade nerealizovania diaľnice by doprava v smere na Poľskú republiku a v opačnom smere prebiehala po súčasných cestách I/18 a I/11, čo si vzhľadom na vyhľadovú intenzitu vyžiada ich rozšírenie a eventuálnu smerovú úpravu. Z údajov uvedených v časti venovanej DIP vyplýva potreba rozšírenia komunikácie v celom úseku na kategóriu S 22,5/80 k roku 2025. V Kysuckom Novom Meste sa bude v tomto časovom horizonte musieť prebudovať úrovňová križovatka s cestou III/01183 na čiastočne mimoúrovňovú (prevedenie hlavného smeru cesty I/11 estakádou ponad križovatku).

6 TECHNICKÉ RIEŠENIE HLAVNÝCH OBJEKTOV

6.1 CESTNÉ KOMUNIKÁCIE

6.1.1 Diaľnica

Diaľnica je v súlade s STN 736101 v oboch variantoch riešená ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 26,5 na návrhovú rýchlosť 100 km/h, zníženú v tuneloch na 80 km/h.

Prehľad použitých technických parametrov:

Parameter		variant I	variant II
Smerové vedenie	polomer min./max.	800/2700	970/3000
	minimálna dĺžka prechodnice	150,0	150,90
Výškové vedenie	pozdĺžny sklon v %	0,16/2,61	0,30/4,50
	dostredný sklon vozovky	2-3,5	2-3,5
	pozdĺžny sklon v tuneloch	1,36/2,25	1,33/2,22
	výškové oblúky - vypuklý	6000/32000	9100/80000
	- vydutý	6000/50000	5300/50000
	výsledný sklon v %	2,01/4,37	2,02/5,41
Šírkové parametre	jazdný pruh	3,75	3,75
	spevnená krajnica	2,50	2,50
	stredný deliaci pruh	4,00	4,00
	šírka prídavného pruhu pre pomalé vozidlá	-	3,50
	celková dĺžka prídavných pruhov	-	5860,00

Smerové vedenie diaľnice bolo vzhľadom na predpokladanú etapizáciu výstavby (viď. dopravnú prognózu) a snahu v maximálnej možnej miere využiť existujúce cesty I. triedy (I/18 a I/11) prispôbené dnešnému vedeniu týchto ciest.

Všade tam, kde by rýchlosť pomalých vozidiel klesla pod 50 km/hod sú navrhnuté prídavné pruhy, ktoré sú na priebežné pruhy napojené odbočovacím a zaraďovacím úsekom dĺžky 180 m.

Náhradná trasa za cestu I/18, ktorá by bola vedená od križovatky s cestou III/01887 vedúcou do Žilinskej Lehoty až po Pvažský Chlmec by bola vybudovaná ako komunikácia kategórie S11,5/90.

Náhrada za cestu I/11 v údolí rieky Kysuca by bola komunikácia vedená po pravej strane údolia od Kysuckého Nového Mesta a po Žilinu - Pvažský Chlmec, ktorá je navrhovaná ako kategória S9,5/50.

Navrhnuté parametre i ostatné prvky smerového a výškového vedenia zodpovedajú STN 736101 Projektovanie ciest a diaľnic.

6.1.2 Križovatky

Okrem hlavnej funkcie diaľnice - poskytnúť možnosť rýchleho bezpodmienečného spojenia na väčšie vzdialenosti je pre jej využitie rozhodujúca aj miera jej použitia na zabezpečenie regionálnych vzťahov a obsluha príslušného územia. Preto je situovanie križoviek veľmi dôležité a ich návrh predpokladá nielen vhodné priestorové danosti, ale aj podrobný dopravný rozbor. Ich tvar i umiestnenie vyplýva z predpokladaného zaťaženia a smerovania jednotlivých dopravných prúdov (viď časť E štúdie), zo smerového i výškového vedenia trasy ako aj z podmienok definovaných v ON 736102 Projektovania križoviek.

Variant I

- ☑ Križovatka č.1 Hričovské Podhradie (km 1,370) je navrhnutá ako ypsilónová križovatka, kombinovaná s okružnou, tak aby umožnila nielen všetky križovatkové pohyby križujúcich sa diaľnic (D1 a D18), ale aj napojenia letiska Žilina-Hričov.
- ☑ Križovatka č.2 - Homý Hričov (km 4,680) je vlastne iba pripojením cesty I/18, ktorú diaľnica križuje v smere Žilina - Bratislava a opačne. Jej význam spočíva hlavne po vybudovaní preložky I/18 ako sprievodnej komunikácie do trasy dnešnej II/507 v napojení obcí ležiacich po pravej strane Váhu na diaľnicu.
- ☑ Križovatka č.3 - Žilina - západ (km 8,731) je tiež iba pripojením diaľničného privádzača Žilina - západ na diaľnicu v smere Žilina - Bratislava a opačne.
- ☑ Križovatka č.4 - Žilina - sever (km 13,450) sprostredkuje spojenie Žiliny s diaľnicou v smere sever, resp. od severu. Bezprostredne s ňou súvisí existujúca križovatka umožňujúca napojenie Brodna a rekreačného priestoru pri Kysuci (Koliba).
- ☑ Križovatka č.6 - Kysucké Nové Mesto - stred (km 19,690) je situovaná na križovaní s cestou III/01165, ktorá dnes umožňuje prístup do Kysuckého Nového Mesta a jeho spojenie s Vadičovskou dolinou. Ide vlastne iba o vybudovanie dvoch križovatkových vetví umožňujúcich napojenie na diaľnicu v smere Kysucké Nové Mesto - Žilina a odbočenie z nej v smere od Žiliny.
- ☑ Križovatka č.7 - Kysucké Nové Mesto - sever (km 22,080) slúži k pripojeniu na diaľnicu v smere na Čadcu a opačne.

Variant II

- ☑ Križovatka č.7 - Višňové (km 0,800) slúži k prepojeniu diaľnic D1 a D18 a umožňuje plynulé pokračovanie v smere sever - juh a opačne. Križovatka je ypsilónového tvaru a umožňuje všetky pohyby. Je situovaná severne od obce Višňové vo vzdialenosti, ktorá vyvoláva potrebu ochrany obytného územia.
- ☑ Križovatka č.8 - Gbeľany (km 7,450) je situovaná v tesnej blízkosti železničnej trate Žilina - Košice na priesečníku preložky cesty II/583, ktorá by mala v tomto prípade slúžiť aj ako východný privádzač Žiliny. Je navrhnutá ako klasický štvorlístok a

umožňuje všetky odbočenia. Jej realizácia predpokladá vybudovania preložky cesty II/583 od Varína až za Teplíčku v dĺžke cca 3 km.

☒ Križovatka č.9 - Lopušné Pažite (km 18,300) je to križovatka, ktorá sprostredkuje napojenie Radole, Kysuckého Nového Mesta a jeho záujmového územia v smere na juh a opačne. Má iba dve rampy umožňujúce pohyb z diaľnice (od juhu) do Kysuckého Nového Mesta a z Kysuckého Nového Mesta na juh. Je situovaná v mieste križovania s cestou III/01165.

☒ Križovatka č.10 - Kysucké Nové Mesto - sever (km 21,200) slúži k napojeniu Kysuckého Nového Mesta a svojho zázemia na diaľnicu v smere na sever a prístup do mesta zo severu.

Zobrazenie jednotlivých križovatiek a ich prevádzková schéma predstavuje prílohu č.1 sprievodnej správy.

6.1.3 Obslužné dopravné zariadenia

V riešenom úseku ani jedného variantu nie sú navrhované žiadne obslužné zariadenia, ani odpočívadlá, ani stredisko údržby diaľnic. Malé odpočívadlo je navrhované v predchádzajúcom úseku Svrepec - Višňové nad obcou Turie.

6.1.4 Vybavenosť diaľnice

Pre zabezpečenie prevádzky a bezpečnosti na diaľnici bude potrebné uvažovať s vybudovaním:

- telekomunikačného zariadenia, telefónnych hlások (cca 2 km od seba) a položením spojovacieho kábla
- hlásičov námrazy na mostoch
- automatických sčítačov dopravy v každej križovatke
- záchytného a vodiaceho bezpečnostného zariadenia (zvodidlá, smerové stĺpiky, tabule, vodiace a odrazové pruhy)
- zvislých a vodorovných dopravných značiek
- staničenia diaľnice a omedzňovania pozemku
- vegetačných úprav - nízkou a vysokou zeleňou na svahoch diaľničného telesa, v strednom deliacom páse, pri protihlukových stenách a priestore križovatiek
- zatrávnenie plôch je v nákladoch spodnej stavby
- oplotenia ako ochrany proti prístupu na diaľnicu, hlavne v úsekoch prechodu trasy diaľnice lesom a v strednom deliacom páse v mieste odpočívadla a v priestore portálov tunelov
- clony proti vzájomnému oslňovaniu sa v súbehu diaľnice a cesty II/18, resp. II/11, prípadne diaľnice a železničnej trate

6.2 MOSTNÉ OBJEKTY

Ich návrh - smerové a výškové vedenie vychádza z trasovania diaľnice, jej priestorového vedenia, charakteru a veľkosti prekážok, z geologických, ale aj z ekologických podmienok. Návrh premostení - ich tvar, počet pólí, zakladanie, technológia výstavby zodpovedá úrovni poznania a preto je iba orientačný. Je potrebné predpokladať, že bude po upresnení vstupov upresnený aj návrh jednotlivých mostných objektov. Parametre jednotlivých mostov, ako aj navrhnutá technológia vychádzajú z týchto predpokladov:

- Zakladanie sa vo väčšine prípadov uvažuje plošné. Hlbinné iba tam, kde to únosnosť horných vrstiev nedovolí, alebo pôjde o nestabilné územie.
- Nosné konštrukcie menších rozpätí budú tvorené väčšinou z tyčových prefabrikátov z predpätého, alebo železového betónu s monolitickou spriahnutou doskou.
- Väčšie rozpätia sú riešené ako spojitý nosník z predpätého betónu budované na pevnej, alebo výsuvnej skruži, prípadne letmou betonážou.

Šírkové rozpätie zodpovedá kategórii komunikácie, t.j. kategórii D 26,5/100, čo znamená, že svetlá šírka medzi zvodidlami je v každom jazdnom smere 11,75 m a v prípade prídavného pruhu 13,0 m. Mosty, ktorých dĺžka presahuje 50 m, budú vybavené jednostranným chodníkom šírky 0,75 m a mosty dlhšie než 100 m budú mať chodníky po oboch stranách.

Okrem popisu jednotlivých mostov, ktorý nasleduje, sú mostné objekty spracované ešte formou tabelárneho zobrazenia v tabuľkovej časti.

6.2.1 Variant I

Na trase diaľnice je navrhnutých celkom 20 mostných objektov z čoho je:

- 9 mostov dĺžky do 50 m s plochou 3 563 m²
- 3 mosty dĺžky od 50-100 m a s plochou 5 499 m²
- 8 mostov dĺžky nad 100 m a s plochou 82 297 m²

Nad diaľnicou sú navrhnuté dva mostné objekty dĺžky 140 m, s plochou 3 890 m² a na cestách mimo diaľnice sa navrhujú 4 mostné objekty o celkovej ploche 10 605 m².

Most č.1: nad železničnou traťou č.120 - km 0,650

Dĺžka mostu:	$3 \times 30,0 + 35,0 + 70,0 + 35,0 = 230,0$ m
Sklonové pomery:	v km 0,615 87 vrchol výškového oblúka o R=13 000 m, t=143,00, spády +0,50 % a -1,70 %
Smerové pomery:	začiatok mostu v ľavotočivom oblúku o R=800 m, zbytok v prechodnici L=230 m
Maximálna výška nad terénom:	12,0 m

Most č.2: nad Závadským potokom - km 1,700

Dĺžka mostu:	9,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +0,16 %
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke L=150 m
Maximálna výška nad terénom:	3,0 m

Most č.3: nad poľnou cestou - km 2,340

Dĺžka mostu:	9,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +0,16 %
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke L=200 m
Maximálna výška nad terénom:	3,0 m

Most č.4: nad Lehotským potokom - km 3,900

Dĺžka mostu:	9,0 m
Sklonové pomery:	most je vo výškovom oblúku o R=20 000 m
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke L=230 m
Maximálna výška nad terénom:	4,0 m

Most č.5: nad cestou III/018261 a železničnou traťou č.120 - km 4,380

Dĺžka mostu:	$4 \times 35,0 + 40,0 + 80,0 + 40,0 = 300$ m
Sklonové pomery:	v stúpaní +1,87 %
Smerové pomery:	celý most je v pravotočivom oblúku o R=1 000 m
Maximálna výška nad terénom:	15,0 m

Most č.6: nad cestou I/18 - km 4,680

Dĺžka mostu:	$24,0 + 42,0 + 24,0 = 90,0$ m
Sklonové pomery:	v stúpaní +1,87 %
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke L=220 m
Maximálna výška nad terénom:	9,0 m

Most č.7: nad miestnou komunikáciou - km 4,970

Dĺžka mostu:	30,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +1,87 %
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke L=230 m
Maximálna výška nad terénom:	5,0 m

Most č.8: nad miestnou komunikáciou a potokom - km 5,240

Dĺžka mostu:	30,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +1,87 %
Smerové pomery:	celý most je v ľavotočivom oblúku o R=1 200 m
Maximálna výška nad terénom:	10,0 m

Most č.9: nad poľnou cestou - km 6,050

Dĺžka mostu:	7,5 m
Sklonové pomery:	v klesaní -0,31 %
Smerové pomery:	celý most je v pravotočivom oblúku o R=1 100 m
Maximálna výška nad terénom:	4,0 m

Most č.10: nad cestou III/01887 - km 6,800

Dĺžka mostu:	$20,0 + 5 \times 30,0 + 20,0 = 190,0$ m
Sklonové pomery:	časť mostu po km 6,771 je v spáde -0,31 % a zvyšok vo výškovom oblúku o R=16 000 m a t=128,80 m
Smerové pomery:	celý most leží v pravotočivom oblúku R=800 m
Maximálna výška nad terénom:	8,0 m

Most č.11: nad potokom a lesnou cestou - km 9,020

Dĺžka mostu:	30,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +2,35 %
Smerové pomery:	celý most je v ľavotočivom oblúku o R=900 m
Maximálna výška nad terénom:	4,5 m

Most č.12: nad cestou I/18 (privádzačom Žilina - západ), železničnou traťou č.120 a vodnou nádržou Hričov - km 10,060

Dĺžka mostu:	$14 \times 50,0 + 85,0 + 170,0 + 85,0 + 17 \times 50 = 1890,0$ m
Sklonové pomery:	začiatok mostu je po km 9,410 43 vo výškovom oblúku o $R=15\,500$ m a $t=180,43$ m, až po km 10,517 76, kde je vrchol výškového oblúka, je most v spáde - 0,28 %. Výškový oblúk má parametre $R=25\,000$ m a $t=246,61$ m. Od vrcholového bodu až po koniec mostu je niveleta v stúpaní +2,25 %
Smerové pomery:	začiatok mostu je v smerovom oblúku o $R=900$ m, koniec v protismerovom (pravotočivom) oblúku o $R=1000$ m, prechod je prevedený prechodnicami $L=320$ a $L=240$ m
Maximálna výška nad terénom:	15,0 m, v mieste križenia s tokom Váhu, kde sa predpokladá plavba lodí je výška vody nad maximálnou hladinou vody 10 m

Most č.14: nad poľnou cestou a potokom - km 11,600

Dĺžka mostu:	70,0 m
Sklonové pomery:	celý most je vo výškovom oblúku o $R=6\,000$ m, $t=120,30$
Smerové pomery:	most je v pravotočivom oblúku o $R=1\,000$ m
Maximálna výška nad terénom:	9,0 m

Most č.16: nad preložkou I/11 a riekou Kysuca - km 12,970

Dĺžka mostu:	$36,0 + 9 \times 42,0 + 36,0 = 450,0$ m
Sklonové pomery:	v klesaní -1,76 %
Smerové pomery:	most leží v ľavotočivom oblúku o $R=900$ m
Maximálna výška nad terénom:	13,0 m

Most č.17: nad železničnou traťou č.127 - km 15,680

Dĺžka mostu:	$21,0 + 32,0 + 21,0 = 74,0$ m
Sklonové pomery:	celý most leží vo vrcholovom oblúku (vrchol je v km 15,620) o $R=12\,000$ m a $t=212,40$, so spádmí + 2,61 % a -0,93 %
Smerové pomery:	celý most je situovaný v pravotočivom oblúku o $R=800$ m
Maximálna výška nad terénom:	10,0 m

Most č.18: nad D18 pre cestu III/01166 - km 16,990

Dĺžka mostu:	$15,0 + 5 \times 30,0 + 15,0 = 180,0$ m
Sklonové pomery:	most je vo výškovom oblúku o $R=12\,000$ m
Smerové pomery:	celý most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	9,0 m

Most č.19: nad potokom Snežnica - km 17,130

Dĺžka mostu:	18,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +0,37 %
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke $L=150$ m
Maximálna výška nad terénom:	3,5 m

Most č.20: nad potokom - km 18,720

Dĺžka mostu:	9,0 m
Sklonové pomery:	v stúpaní +0,37 %
Smerové pomery:	celý most je v ľavotočivom oblúku $R=2\,700$ m
Maximálna výška nad terénom:	3,5 m

Most č.21: nad cestou III/01165 a Vadičovským potokom - km 20,020

Dĺžka mostu:	$46,0 + 70,0 + 76,0 = 162,0$ m
Sklonové pomery:	most je vo vrcholovom oblúku o $R=20\,000$ m a $t=228,0$ m
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke $L=150,70$ m (medzi oblúkmi $R=1\,000$ a $R=1\,350$)
Maximálna výška nad terénom:	10,0 m

Most č.22: nad riekou Kysuca - km 21,930

Dĺžka mostu:	$35,0 + 3 \times 70,0 + 35,0 = 280,0$ m
Sklonové pomery:	most je do km v stúpaní +1,56 %, zvyšok je vo výškovom oblúku o $R=32\,000$ m a $t=201,45$ m
Smerové pomery:	most je v prechodnici $L=323,26$ m (medzi oblúkmi $R=1000$ a $R=1500$)
Maximálna výška nad terénom:	6,0 m

Most č.23: nad diaľnicou a riekou Kysuca - km 22,080

Dĺžka mostu:	$35,0 + 70,0 + 35,0 = 140,0$ m
Sklonové pomery:	most je vo vrcholovom oblúku $R=1\ 200$ m
Smerové pomery:	most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	12,0 m

6.2.2 Variant II

Na trase diaľnice variantu II je navrhnutých celkom 17 mostných objektov z čoho je:

- mosty dĺžky do 50 m s plochou $1\ 762\text{ m}^2$
- mosty dĺžky od 50-100 m a s plochou $3\ 525\text{ m}^2$
- mostov dĺžky nad 100 m a s plochou $107\ 515\text{ m}^2$

Nad diaľnicou sú navrhnuté dva mostné objekty dĺžky 120 m, s plochou $1\ 154\text{ m}^2$. Mimo diaľnice je navrhnutý jeden mostný objekt s plochou $3\ 360\text{ m}^2$.

Most č.1: nad Višňovským údolím a miestnou komunikáciou - km 0,880

Dĺžka mostu:	$2 \times 22,5 + 8 \times 45,0 = 405,0$ m
Sklonové pomery:	most je po km v stúpaní $+4,0\%$, ďalej vo vrcholovom oblúku o $R=12\ 000$ m a $t=490,80$ m
Smerové pomery:	celý most je v pravotočivom oblúku o $R=1\ 500$ m
Maximálna výška nad terénom:	19,0 m

Most č.2: nad údolím Stráňavského potoka - km 2,220

Dĺžka mostu:	$3 \times 30,0 + 90,0 + 2 \times 30,0 = 240,0$ m
Sklonové pomery:	v spáde $-4,15\%$
Smerové pomery:	most leží v protismerných prechodniciach o $L=151,25$ a $L=151,28$ m
Maximálna výška nad terénom:	25,0 m

Most č.3: nad diaľnicou, pre poľnú cestu - km 3,510

Dĺžka mostu:	$14,0 + 30,0 + 14,0 = 58,0$ m
Sklonové pomery:	v spáde $-3,50\%$
Smerové pomery:	most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	6,0 m

Most č.4: nad poľnou cestou - km 4,030

Dĺžka mostu:	$14,0 + 30,0 + 14,0 = 58,0$ m
Sklonové pomery:	v klesaní $-4,15\%$
Smerové pomery:	most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	3,5 m

Most č.5: nad cestou III/018248 - km 5,370

Dĺžka mostu:	30,0 m
Sklonové pomery:	most je vo výškovom oblúku o $R=13\ 000$ a $t=218,4$ m
Smerové pomery:	celý most je v prechodnici o dĺžke $L=350$ m
Maximálna výška nad terénom:	5,0 m

Most č.6: nad diaľnicou, na ceste I/18 - km 5,810

Dĺžka mostu:	$16,0 + 30,0 + 16,0 = 62,0$ m
Sklonové pomery:	v spáde $-2,10\%$
Smerové pomery:	most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	6,0 m

Most č.7: nad vodným dielom Žilina, biokoridorom a železničnou traťou č.180 - km 7,010

Dĺžka mostu:	$85,0 + 170,0 + 85,0 + 22 \times 50,0 = 1440$ m
Sklonové pomery:	v spáde $-0,82\%$
Smerové pomery:	začiatok je v priamej, pokračuje prechodnicou $L=350$ a končí oblúkom o $R=3\ 000$ m
Maximálna výška nad terénom:	20,0 m, nad maximálnym vzdutím vodnej hladiny (kóta 352,00) je vo výške 15,0 m

Most č.8: nad cestou II/583 - km 9,170

Dĺžka mostu: $8 \times 50,0 = 400,0$ m
Sklonové pomery: v stúpaní +2,22 %
Smerové pomery: celý most je v prechodnici o dĺžke $L=505,16$ m
Maximálna výška nad terénom: 12,0 m

Most č.10: nad cestou III/01169 a potokom - km 10,520

Dĺžka mostu: $13 \times 40,0 = 520,0$ m
Sklonové pomery: v stúpaní +2,22 %
Smerové pomery: most je v protismerných prechodniciach o $L=371,20$ a $L=371,24$ m
Maximálna výška nad terénom: 12,0 m

Most č.11: nad cestou III/01169 a potokom - km 12,290

Dĺžka mostu: $5 \times 40,0 + 160,0 + 40,0 = 400,0$ m
Sklonové pomery: v stúpaní +4,5 %
Smerové pomery: začiatok i koniec mosta je v prechodnici o dĺžke $L=250$, medzi nimi je priama v dĺ. 198,66 m
Maximálna výška nad terénom: 28,0 m

Most č.13: nad potokom a lesnou cestou - km 15,185

Dĺžka mostu: $26,0 + 3 \times 30,0 + 26,0 = 142,0$ m
Sklonové pomery: v klesaní -2,016 %
Smerové pomery: most je v oblúku $R=1\,250$ m
Maximálna výška nad terénom: 20,0 m

Most č.14: nad potokom a lesnou cestou - km 15,870

Dĺžka mostu: $3 \times 30,0 = 90,0$ m
Sklonové pomery: v klesaní -2,016 %
Smerové pomery: most je v oblúku $R=2\,000$
Maximálna výška nad terénom: 8,0 m

Most č.15: nad potokom a dolinkou - km 16,750

Dĺžka mostu: $7 \times 30,0 = 210,0$ m
Sklonové pomery: v klesaní -2,016 %
Smerové pomery: väčšia časť mosta je v oblúku $R=980$ m a zbytok v prechodnici $L=150,90$ m
Maximálna výška nad terénom: 20,0 m

Most č.16: nad cestou a potokom - km 17,590

Dĺžka mostu: $15,0 + 30,0 + 15,0 = 60,0$ m
Sklonové pomery: v klesaní -2,016 %
Smerové pomery: celý most je v prechodnici o dĺžke $L=300$ m
Maximálna výška nad terénom: 11,0 m

Most č.17: nad Vadičovským potokom a cestou III/01165 - km 17,900

Dĺžka mostu: $8 \times 50,0 + 20,0 = 420,0$ m
Sklonové pomery: most je v údolnicovom oblúku $R=50\,000$ (spády -2,016 a -1,33 %)
Smerové pomery: celý most je v prechodnici o dĺžke $L=636,73$ m
Maximálna výška nad terénom: 16,0 m

Most č.18: nad potokom a lesnou cestou - km 18,780

Dĺžka mostu: 30,0 m
Sklonové pomery: v klesaní -1,33 %
Smerové pomery: celý most je v pravotočivom oblúku o $R=1\,000$ m
Maximálna výška nad terénom: 4,5 m

Most č.19: nad estou I/11, riekou Kysuca a nad pripojením križovatky Kysucké Nové Mesto - sever - km 21,380

Dĺžka mostu:	$2 \times 35,0 + 75,0 + 150,0 + 75,0 + 2 \times 35,0 = 440,0$ m
Sklonové pomery:	v klesaní -1,33 %
Smerové pomery:	celý most je v priamej
Maximálna výška nad terénom:	12,0 m

Poznámka: Číslovanie mostov je u oboch variantov zhodné s prílohou č.2 - schémami mostných objektov. Chýbajúce čísla patria tunelom, ktoré sú tiež zaradené do poradia (napr. u variantu I - č.13 a 15 a u variantu II - č.9 a 12).

6.3 TUNELY

Súčasťou riešenia oboch variantov je aj návrh vedenia trasy diaľnice v tuneloch. Tie sú navrhnuté ako dvojúrovňové, so samostatnou tunelovou rúrou pre každý smer, so šírkou komunikácie medzi obrubníkmi 9,00 m. Technické riešenie počíta aj s vetraním tunelov, zabezpečením prívodu elektrickej energie, vrátane signalizácie. Centrálny riadiaci systém zabezpečí nielen prevádzku, ale aj spojenie s Políciou a záchrannou službou.

V tuneloch budú zriadené obojstranné bezpečnostné výklenky umožňujúce úkryt pri revízií tunela, ale aj rozšírenie v ktorom bude možné odstaviť nepojazdné vozidlo. Dlhšie tunelové rúry budú vzájomne prepojené, tým bude možné prechádzať z jednej rúry do druhej v prípade požiaru, alebo veľkých havárií.

Tunely budú osvetlené a umelo vetrané. Odvodnenie tunelov a technologického centra bude po biologickom prečistení vypúšťané do recipientu.

6.3.1 Variant I

Na trase variantu I sú navrhnuté dva tunely, radené za sebou, oddelené iba úzkym údolím bezmenného potoka. Diaľnica, ktorá pokračuje za mostom č.12 (km 10,060) v záreze, vchádza do prvého tunela na južnom úpätí Vrchhory vo výške cca 25 m nad údolím rieky Váh a vychádza z druhého tunela na východnom úpätí Hájisk asi 25 m nad údolím rieky Kysuce.

- ♦ Tunel „Vrchhory“ je dlhý 360 m, je celý v pravotočivom smerovom oblúku o $R = 1000$ m a v stúpaní 2,25 %, iba posledných 50 m je vo výškovom oblúku o $R = 6000$ m.
- ♦ Tunel „Považský Chlmec“ je dlhý 1020 m. Začína prechodnicou L 150 m, pokračuje ľavotočivým oblúkom o $R = 800$ m a končí prechodnicami L 230 m a L 250 m. Okrem počiatočných 80 m, ktoré sú vo výškovom oblúku o $R = 6000$ m je celý tunel v klesaní 1,36 %.

Oba tunely navrhujeme ako razené s dvoma samostatnými rúrami s prepojením oboch smerov tesne pred vjazdom do každého tunela a u dlhšieho tunela ešte s prepojeniami vždy v tretine dĺžky. Oba tunely budú osvetlené, u dlhšieho treba počítať aj s umelým vetraním.

Technologické centrum slúžiace obsluhu bude jedno pre oba tunely v priestore západného portálu väčšieho tunela. Odvodnenie tunelov a technologického centra bude po biologickom prečistení vypúšťané do potoka.

Celková dĺžka tunelov je 1 380 m.

6.3.2 Variant II

Na trase variantu II sú navrhované štyri tunely o celkovej dĺžke 4560 m. Tunel „Nededa“ je dlhý 550 m, celý je navrhnutý v smerovom ľavotočivom oblúku o $R = 1750$ m, s pozdĺžnym spádom +2,22 %.

Tunel „Rúbane“ je dlhý 1290 m. Je navrhnutý v ľavotočivom oblúku o $R = 1250$ m, iba na začiatku je prevedený prechod z pravotočivého oblúku o $R = 1500$ m prechodnicami v dĺžke L 181,30 m a L 181,39 m. Pozdĺžny spád je v celom tuneli rovnaký - 1,77 %.

Tunel „Lopušné Pažite“ je dlhý 490 m. Je okrem začiatku (v dĺžke 170 m) trasy, ktorá je v prechodnici o L 636,73 vedený v pravotočivom oblúku o $R = 1000$ m. Pozdĺžny spád je okrem začiatku v dĺžke 81,5 m, kde zasahuje ešte vertikálny oblúk o $R = 50$ 000 m jednotný -1,33 %.

Tunel „Budatínska Lehota“ o celkovej dĺžke 2230 m je vedený v rovnakom spáde ako predchádzajúci tunel (-1,33 %) a okrem začiatku (po km 19,380) je vedený v priamej.

Všetky tunely sú navrhnuté ako razené s dvoma samostatnými rúrami, ktoré sú prepojené vždy tesne pred vjazdom do tunela a v prípade tunelov „Rúbane“ a „Budatínska Lehota“ aj vnútri. V prvom prípade sú prepojenia dve, v druhom prípade tri. Vo všetkých prípadoch sa uvažuje s osvetlením a umelým vetraním.

Technologické centrá budú situované pri každom tuneli. V prípade tunela „Nededa“ bude pri južnom portáli.

Tunel „Rúbane“ bude mať technologické centrum tiež v južnom portáli iba tunely „Lopušné Pažite“ a „Budatínska Lehota“ budú mať spoločné technologické centrum situované medzi ne v km 18,800 napojené na miestnu komunikáciu z Budatínskej Lehoty.

Odvodnenie tunelov a technologických centier bude vyústené po biologickom prečistení do potoka.

Celková dĺžka tunelov je 4 560 m.

6.4 OSTATNÉ OBJEKTY

Do tejto kapitoly sú zaradené ostatné stavebné objekty, ktoré bude potrebné realizovať priamo na diaľnici alebo v súvislosti s jej výstavbou. Počítajúc prípravou územia, sanačnými opatreniami, opornými a zárubnými múrmi, diaľničnou kanalizáciou, vyvolanými investíciami až po vegetačné úpravy a následnú rekultiváciu.

6.4.1 Príprava územia a následné rekultivácie

Návrh predpokladá zobrať ornice, jej uloženie na depóniu a jej spätné použitie na úpravu manipulačných pásov a na úpravu plochy po stavebných dvoroch a miestnych skládkach. V rámci prípravy územia sa prevedie aj vyčistenie staveniska od krovia a stromov, ktoré patria do trvalého záberu. Naopak stromy, ktoré sú v priestore dočasného záberu treba chrániť a zachovať. Do prípravy územia patria aj demolačné práce. U variantu I bude potrebné zbúrať:

- 2 výrobné objekty (Považský Chlmec)
- 6 rodinných domov a
- 6 hospodárskych stavieb (obe položky sa týkajú sprievodnej komunikácie v Považskom Chlmcu).

U variantu II to bude:

- 12 rodinných domov (Višňové a Stráňavy) a
- 10 hospodárskych stavieb (Višňové a Stráňavy).

Rekultiváciu predpokladáme u variantu I v rozsahu 15 220 m² a u variantu II v rozsahu 1 820 m².

6.4.2 Vegetačné úpravy

Vegetačné úpravy ako jeden z najdôležitejších prvkov začlenenia diaľnice do krajiny sa uplatní v tomto prípade o to výraznejšie ak si uvedomíme, že územie, ktorým diaľnica prechádza je buď v priamom kontakte, resp. ochrannom pásme prírodných výtvorov (Kysucká brána, Veľké Ostré, Brodnianka, Rochovica). Týka sa to hlavne variantu II, lebo variant I prechádza väčšinou urbanizovaným územím, ale v oboch prípadoch sa jedná o územie, ktoré je pohľadovo veľmi exponované. Preto bude potrebné vegetačným úpravám venovať náležitú pozornosť.

Rozsah vegetačných úprav predpokladáme u variantu I na ploche 332 000 m² a u variantu II na ploche 553 000 m².

6.4.3 Sanačné opatrenia

U variantu I sa týkajú tieto opatrenia hlavne priestoru, kde sa dostáva diaľnica do trasy dnešnej cesty I/18, kde bude potrebné previesť odvodnenie zamokreného územia medzi cestou a svahom. Uvažujeme s povrchovým i podpovrchovým odvedením vody. U variantu II bude potrebné sanovať svah v priestore križovatky „Višňové“, kde sa jedná o porušené územie s možným rozvojom aktívnych svahových porúch. Aj v tomto prípade bude potrebné možným zosuvom predísť odvodnením svahu (povrchové i podpovrchové).

Problémy je možné očakávať aj pri zakladaní mostných objektov situovaných do údolia riek, kde sa môžu lokálne vyskytnúť bahňité náplavy.

6.4.4 Oporné a zárubné múry

Predpokladáme použitie viacerých technológií, podľa podrobného geologického posudku. Múry budú gravitačné, s použitím klincovania (u zárubných múrov), alebo zemných kotiev, či pilotov (u oporných múrov), monolitické, prípadne s použitím EKO BLOCKov - drôtokamenných košov, vždy podľa prostredia, do ktorého budú situované.

Okrem klasických oporných a zárubných múrov budú tieto technológie použité aj na výškové oddelenie jazdných pásov v km 7,395 až km 8,650, kde nedostatok priestoru a konfigurácia terénu nedávajú inú možnosť. Obmedzujúcim prvkom je tu aj v súbehu s dnešnou I/18 vedený kanalizačný zberač, ktorý sa týmto riešením dostane medzi jazdné pásy a nebude potrebné uvažovať s jeho preložením.

Variant I

Zárubné múry navrhujeme v km:

- v dĺžke 300 m (ľavostranný)
- v dĺžke 130 m (ľavostranný)

Oporné múry navrhujeme v km:

- 16,120 v dĺžke 150 m (ľavostranný)
- 19,600 v dĺžke 360 m (obojsstranný)

Okrem toho bude potrebné upraviť kontakt medzi vodným tokom rieky Kysuca a telesom diaľnice spevnením brehu v km:

- 14,980 v dĺžke 430 m
- 16,000 v dĺžke 130 m
- 16,270 v dĺžke 80 m
- 17,400 v dĺžke 2120 m
- 19,900 v dĺžke 100 m

- 20,080 v dĺžke 760 m
- 20,840 v dĺžke 960 m

Od km 21,070 až po km 21,800 uvažujeme s prekládkou - posunutím koryta rieky Kysuce smerom západným. Úprava koryta predstavuje zásyp časti koryta rieky (východnú), spevnenie svahu diaľnice lomovým kameňom nad úroveň Q_{100} a vytvorenie nového koryta úpravou dna i ľavého brehu.

Variant II

Zárubné múry sú navrhované v km:

- 2,590 ako pravostranný v dĺžke 220 m
 - 5,410 ako ľavostranný v dĺžke 390 m
 - 11,500 ako ľavostranný v dĺžke 390 m
 - 12,610 ako pravostranný v dĺžke 490 m
 - 14,700 ako ľavostranný v dĺžke 280 m
 - 15,180 ako ľavostranný v dĺžke 260 m
 - 16,850 ako ľavostranný v dĺžke 260 m
 - 17,700 ako ľavostranný v dĺžke 110 m
- Spolu 2400 m

Oporné múry sú navrhnuté v km:

- 2,810 ako ľavostranný v dĺžke 110 m
- 11,500 ako pravostranný v dĺžke 360 m

S úpravami potokov, či riek sa uvažuje v celkovej dĺžke 1710 m.

6.4.5 Preložky a úpravy vodných tokov

S preložkami vodných tokov sa uvažuje iba u variantu I, kde je potrebné upraviť vodné toky dotknuté výstavbou. Pôjde hlavne o úpravu tokov pod mostnými objektami a kontakte s telesom diaľnice. Celkovo vo variante I bude potrebné upraviť 1480 m a vo variante II až 1710 m vodných tokov.

Vo variante I bude potrebné v km:

- 14,980 spevnenie brehu v dĺžke 430 m, vľavo
- 16,000 spevnenie brehu v dĺžke 130 m, vľavo
- 16,280 spevnenie brehu v dĺžke 80 m, vľavo
- 17,400 spevnenie brehu v dĺžke 2 120 m, vľavo

- 20,080 spevnenie pätý násypu v dĺžke 760 m, vľavo
- 20,840 spevnenie brehu v dĺžke 960 m, vľavo
- 21,070 úprava toku Kysuce v dĺžke 730 m

Všetky uvedené úpravy sa týkajú toku Kysuce.

6.4.6 Protihlukové opatrenia

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené vzdialenosti línie osídlenia od diaľnice a vypočítané hodnoty dennej 50 dB/ nočnej 40 dB izofóny bez použitia protihlukových clón. Tabuľka obsahuje len úseky v ktorých zasahuje nočná izofóna 40 dB do obytného a rekreačného prostredia. Ako rekreačné prostredie je hodnotený úsek diaľnice v Žiline-Brodne, vľavo od diaľnice, pozdĺž Kysuce.

Úsek diaľnice D18			Názov a vzdialenosť osídlenia [m]	Izofóna	
ZÚ [km]	KÚ [km]	strana diaľnice		deň [m]	noc [m]
1,70000	2,00000	vpravo	Dolný Hričov 100	102,7	150,2
2,25000	4,10000	vpravo	Dolný Hričov 140	102,7	150,2
9,50000	10,32000	vpravo, odrazivý	ŽA-Strážov 300	387,7	602,8
14,00000	14,90000	vpravo	ŽA-Brodno 50	146,4	214,7
14,20000	15,40000	vľavo	ŽA-Brodno 100	146,4	214,7
17,00000	17,85000	vpravo	KNM-Oškerda 50	146,7	215,3
19,60000	20,01100	vpravo	Radofa 40	152,3	223,5
19,60000	20,01100	vľavo	KNM 180	152,3	223,5
20,01100	20,86000	vpravo	KNM-Bud. Leh. 60	147,9	217,0
20,01100	21,63000	vľavo	KNM 180	147,9	217,0
21,75000	21,90000	vpravo	Povina 50	146,4	214,7
21,90000	22,20000	vpravo	Povina 120	146,4	214,7

Ďalej nasleduje tabuľka obsahujúca návrh protihlukových opatrení, ktoré je potrebné vykonať za účelom eliminácie hladín hluku presahujúcich prípustnú hodnotu 40 dB v nočnej dobe. Dĺžky protihlukových clón vystihujú pomery ktoré je možné zdokumentovať v mierke 1: 10 000.

Variant I

osídlenie	úsek diaľnice D18			clóna	
	ZÚ [km]	KÚ [km]	strana diaľ.	dĺžka [m]	výška [m]
1. Dolný Hričov	2,40000	2,90000	vpravo	500	1,5
2. Dolný Hričov	3,98000	4,10000	vpravo	140	1,5
3. ŽA-Strážov	9,50000	10,32000	vpravo	820	1,5
4. ŽA-Brodno	14,00000	14,94000	vpravo	940	4,0
5. ŽA-Brodno	14,20000	15,42000	vľavo	1220	1,5
6. KNM-Oškerda	17,00000	17,85000	vpravo	850	4,0
7. Radofa	19,60000	20,01100	vpravo	411	1,5
8. KNM	19,60000	20,01100	vľavo	411	1,5
9. KNM-Bud. Leh.	20,01100	20,86000	vpravo	849	2,0
10. KNM	20,01100	20,83000	vľavo	619	1,5
11. Povina	21,75000	21,90000	vpravo	150	4,0
12. Povina	21,90000	22,20000	vpravo	300	2,0

Variant II

Osídlenie	Úsek diaľnice D18			Clona	
	ZÚ [km]	KÚ [km]	strana	dĺžka [m]	výška [m]
1. Višňové	0,68000	1,00000	vľavo	320	1,5
2. Višňové	0,88000	1,05000	vpravo	170	1,5
3. Kotrčina Lúčka	12,35000	12,50000	vpravo	150	1,5
4. Kotrčina Lúčka	12,43000	12,58000	vľavo	150	1,5
5. Dolný Vadičov	15,08000	15,21000	vpravo	130	1,5
6. Lopušné Pažite	16,55000	17,55000	vpravo	1000	1,5
7. Povina	21,15000	21,35000	vpravo	200	1,5
Súbežná komunikácia pre zostatkovú dopravu - cesta 3/11					
8. KNM-Oškerda	6,25000	7,08700	vpravo	750	3,0
9. Radofa	8,90000	9,30000	vpravo	400	3,5

6.4.7 Diaľničná kanalizácia

Odpadové vody budú vznikať jednak v súvislosti s výstavbou diaľnice, jednak v súvislosti s jej prevádzkou. Počas výstavby budú vznikať odpadové vody z umývania stavebných mechanizmov a zariadení, z betónážnych a asfalterských prác, pri tunelovom variante aj z vrtných a rubných prác.

Počas prevádzky diaľnice budú vznikať splachové vody z povrchu diaľnice pri výskyte tekutých zrážok, prípadne z topenia snehu (ropné látky, soli, ťažké kovy - olovo, kadmium), ale existuje i potenciálne nebezpečenie vzniku znečistenia povrchových vôd z dopravných havárií.

V lokalitách s potenciálnym nebezpečenstvom prieniku odpadových (dažďových vôd) z telesa diaľnice do povrchových tokov bude potrebné vybudovať kanalizáciu s odtokom zabezpečeným proti priesaku a s vyústením do sedimentačných nádrží, ako i vybudovať záchytné priekopy vedľa diaľnice, aby sa zabránilo prieniku nebezpečných látok pri havárii vozidla. Nepočíta sa s odvedením týchto vôd do ČOV.

V úseku, ktorý bude v bezprostrednej blízkosti hlavného koryta Kysuce, môžu tieto vody potenciálne znečisťovať priamo vodný tok, v iných úsekoch môžu prenikať do pôdy, prípadne podzemnej vody. Diaľnica významne neovplyvní triedy čistoty Kysuce, nakoľko i pri minimálnych prietokoch sa splachy z diaľnice dostatočne nariaďia vodou v Kysuci. Ale v prípade ich úniku do relatívne malých povrchových tokov v území môže dôjsť k ich dočasnému, prípadne havarijnemu znečisteniu, táto situácia však dlhodobovo významne neovplyvní ich triedy čistoty.

Výstavbou ani jedného variantu diaľnice, rovnako ako pri zachovaní súčasného stavu (nulový variant), nedôjde k významnejšiemu ovplyvneniu prúdenia a režimu povrchových vôd.

Pri nulovom variante bude celá dopravná záťaž sústredená do existujúcich dopravných koridorov, teda predovšetkým do údolia Kysuce. Rovnaké odpadové vody ako pri variantoch výstavby vznikajú už pri súčasnej premávke.

Diaľnica bude odkanalizovaná v celej dĺžke samostatnou diaľničnou kanalizáciou, vyústenou do vodných tokov, hlavne do Váhu a Kysuce, iba začiatok variantu II bude odkanalizovaný do Višňovského potoka a neskôr do Stráňavského potoka (km 1,400-

2,300 a ďalšie). V pokračovaní je to potom potok Kotrčina a Vadičovský potok, do ktorého budú pri variante II vypúšťané vody.

Kanalizácia bude umiestnená v strednom deliacom páse a pred vyústením do recipientu budú dažďové vody prečistené v sedimentačných nádržiach, ktoré budú plniť funkciu lapačov splavenín a odlučovačov ropných látok. Potrubie diaľničnej kanalizácie bude z rúr DN 300 až 600.

Odvodnenie mostných objektov a tunelov je riešené samostatne v rámci týchto objektov.

Sedimentačné nádrže sú navrhnuté takto:

Variant I

- km 1,300 (Závadský potok)
- km 2,500 (bezmenný potok)
- km 4,000 (Lehotský potok)
- km 6,720 (potok od Žilinskej Lehoty)
- km 7,500 (do Váhu)
- km 8,650 (do Váhu)
- km 10,320 (do Váhu)
- km 11,700 (do potoka)
- km 13,620 (do Kysuce)
- km 17,130 (do potoka Snežnica)
- km 19,600 (do Kysuce)
- km 21,400 (do Kysuce)
- km 23,100 (do Kysuce), t.j. celkom 13 sedimentačných nádrží

Variant II

- km 0,950 (Višňovský potok)
- km 2,300 (Stráňavský potok)
- km 4,200 (Stráňavský potok)
- km 5,400 (Stráňavský potok)
- km 6,650 (Váh)
- km 8,300 (potok Kotrčina)
- km 10,150 (potok Kotrčina)
- km 12,100 (potok Kotrčina)
- km 13,150 (potok Kotrčina)
- km 14,550 (Vadičovský potok)
- km 15,900 (Vadičovský potok)
- km 16,700 (Vadičovský potok)
- km 18,100 (Vadičovský potok)
- km 21,150 (Kysuca)
- km 22,200 (Kysuca), t.j. 15 sedimentačných nádrží

6.5 VYVOLANÉ INVESTÍCIE

V trasách jednotlivých variantov uvažujeme s týmito rekonštrukciami a prekládkami inžinierskych sietí:

- rekonštrukcia silnoprávových zariadení

variant I		
km 4,850	2 x 22 kV	dĺ. 600 m
km 6,500	22 kV	600 m
km 10,800	22 kV	200 m
km 11,200	5 x 110 kV	600 m
km 13,050	2 x 22 kV	640 m
km 13,080	2 x 110 kV	700 m
km 18,900	22 kV	1 110 m
km 22,180	22 kV	450 m
variant II		
km 5,340	2 x 110 kV	400 m
km 5,710	2 x 110 kV	200 m
km 6,110	22 kV	120 m
km 17,390	22 kV	350 m
km 21,620	22 kV	250 m

- rekonštrukcia vodovodu

variant I		
km 7,120	DN 200	dĺ. 300 m
variant II		
km 3,710	DN 200	180 m
km 12,940	DN 250	150 m
km 22,120	DN 200	400 m
km 22,650	DN 200	450 m

- ďalšími vyvolanými investíciami sú:

Variant I

- demolácia výrobného objektu v priemyselnej časti Považského Chlmca v rozsahu cca 20400 m³ a čerpacej stanice PHM v Kysuckom Novom Meste
- vybudovanie preložiek, prepojení a sprievodnej komunikácie
- nahrádzajúcej dnešnú cestu I/11
- prepojenie Oškerdy do Rudiny v dĺžke 660 m, nahradená I/11 medzi Kysuckým Novým Mestom a Považským Chlmcem v celkovej dĺžke 4250 m a jej homogenizácia na S 9,5/50
- prepojenie Brodna s Budatinom v dĺžke 1550 m
- napojenie letiska Hričov v dĺžke 740 m

- prevedenie cesty I/18 na pravý breh Váhu v dĺžke 1170 m
- vybudovanie chodníkov na II/507 v priestore Považského Chlmca v dĺžke 3160 m
- vybudovanie preložiek poľných ciest v dĺžke 2160 m
- prekládku VTL plynovodu v dĺžke 150 m
- prekládku VVN - 110 kV, v dĺžke 2200 m
- prekládku VN - 22 kV, v dĺžke 3310 m
- preloženie vodovodu v dĺžke 300 m

Variant II

- demolácie rodinných domov vo Višňovom, Stráňavách a Kotrčínej Lúčke a hospodárskych stavieb v celkovom množstve (4 + 2 + 4) 10 rodinných domov a (4 + 3 + 3) 10 hospodárskych stavieb.
- vybudovanie preložiek ciest a prepojení ako sú preložka MK v Stráňavách v dĺžke 930 m a cesta do Stráňav v dĺžke 270 m
- preložky poľných ciest v celkovej dĺžke 1930 m
- prekládka NTL plynovodu v dĺžke 300 m
- prekládky elektrických vedení VVN 110 kV v dĺžke 600 m a VN 22 kV v dĺžke 720 m
- preložky vodovodov v dĺžke 1180 m

7 VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

7.1 IDENTIFIKÁCIA NAJDŮLEŽITEJŠÍCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV

Variant I

- vedenie diaľnice v tesnej blízkosti sídiel: Dolný Hričov, Žilina - Brodno, Žilina - Vranie, Kysucké Nové Mesto - Oškerda, Radoľa, Kysucké Nové Mesto - Budatínska Lehota, so všetkými z toho vyplývajúcimi dôsledkami,
- fyzický zásah do výrobnéj zóny v Považskom Chlmci a Strážovského rybníka,
- lokálne zásahy do brehov Kysuce,
- likvidácia vodného zdroja v Radoli,
- technická náročnosť výstavby (2 x tunel, premostenie Hričovskej nádrže).

Variant II

- priame ovplyvnenie obcí Stráňavy, Strečno - Zlatná, Kotrčiná Lúčka a Lopusné Pažite,
- nevhodné začlenenie diaľnice do pomerne neporušenej krajiny,
- likvidácia vodného zdroja Stráňavy a pravdepodobne aj Kotrčiná Lúčka,
- významné ovplyvnenie krajiny i obyvateľstva počas výstavby diela,
- technická náročnosť výstavby (3 x tunel, mostný objekt ponad Vodné dielo Žilina)

7.2 PRIESTOROVÁ SYNTÉZA POZITÍVNYCH VPLYVOV ČINNOSTI

- hlavným pozitívom oboch variantov je umožnenie bezkolízneho prepojenia Kysúc (PR) s diaľnicou D1,
- pozitívami variantu I voči variantu II sú minimalizácia priamych zásahov do sídelných štruktúr, nižšie vystavenie obyvateľstva hluku a imisiám z dopravy, menej významné ovplyvnenie horninového prostredia, reliéfu a pôdy,
- pozitívami variantu II voči variantu I sú hlavne menej významné vplyvy na povrchové a podzemné vody a výhodné napojenie na Terchovsko.

7.3 OPATRENIA NA KOMPENZÁCIU A MINIMALIZÁCIU NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV

- ochrana proti hluku je riešená protihlukovými stenami (viď kapitolu 6.4.6 tejto správy),
- na príslušných miestach diaľničného telesa sa bude realizovať výsadba drevinnej zelene s významnou protihlukovou a protixhalačnou funkciou,
- výstavbou diaľničnej kanalizácie a sedimentačných nádrží v celom riešenom úseku bude eliminovaná kontaminácia pôdy a vody škodlivými látkami,
- za demoláciu objektov bude poskytnutá náhrada v zmysle platných zákonov a za likvidovanú drevinnú zeleň rastúcu mimo lesa bude zrealizovaná náhradná výsadba.

7.4 POROVNANIE VARIANTOV Z POHĽADU ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Porovnanie variantov bolo vykonané multikriteriálnym hodnotením v súbežne spracovanom „Zámere“. Z výsledkov hodnotenia vyplýva, že v šestnástich z devätnástich hodnotiacich kritérií vyšiel ako vhodnejší variant I. Preto „Zámer“ odporučil hodnotiť v ďalšej etape procesu hodnotenia len variant I.

8 BILANCIA HLAVNÝCH STAVEBNÝCH OBJEMOV

V tejto kapitole sú uvedené iba hlavné stavebné objemy, plošné výmery a ostatné charakteristické údaje, ktoré sú podrobnejšie rozvedené v podkladoch (kapitálové výdavky) pre rozpočet stavby.

Charakteristický znak	m.j.	variant I	variant II
dĺžka trasy	km	23,330	23,050
výkop	m ³	167 800	921 700
násyp	m ³	961 700	773 000
diaľnica	m ²	385 030	334 200
križovatky	m ²	28 630	24 850
preložky ciest	m ²	56 780	7 470
preložka poľných ciest	m/m ²	2160/10800	1930/9650
mosty dĺžky do 50 m	ks/m ²	9/3583	3/1762
mosty dĺžky od 50-100 m	ks/m ²	3/5499	2/3525
mosty dĺžky nad 100 m	ks/m ²	7/82297	10/107515
mosty nad diaľnicou	ks/m ²	2/3890	2/1154
zárubné múry	m/m ³	560/4300	2400/24000
oporné múry	m/m ³	2125/37200	360/4700
tunely	ks/m	2/1380	4/4560
protihlukové steny	m ²	17660	6830
demolácie rod.domy/hospod.stavby	ks	0/2	10/10

Záber a odvody za trvalý záber poľnohospodárskej pôdy

Trvalý záber pôdy a výška odvodu

Typ pôdy		Variant I	Variant II
POĽNOHOSPODÁRSKA PÔDA	• trvalý záber v ha	75	71
	• výška odvodu v mil. Sk	40	55
LESNÁ PÔDA	• trvalý záber v ha	10	2
	• výška odvodu v mil. Sk	8	1

Variant I je menej náročný na výšku odvodov, nakoľko vo veľkej časti prechádza na styku svahov pahorkatiny s nivou váhu, s pôdami s nižšou bonitou. Variant II je náročnejší na výšku odvodov, nakoľko prechádza naprieč poľnohospodársky využívanou časťou Žilinskej kotliny.

Dočasný záber pôdy vznikne pri výstavbe diaľnice, pri zriaďovaní stavebných dvorov (pri výstavbe mostov, tunelov, atď) a aj pri ukladaní nadbytočného materiálu z razenia tunelov. Presné určenie dočasného záberu v tomto stupni nie je možné, preto použité údaje treba považovať iba za orientačné.

Prehľad orientačných nákladov stavby

Podrobné vyčíslenie nákladov stavby je uvedené v rozpočtovej časti. Náklady na prevádzkové súbory a stavebné objekty boli vypočítané z ukazovateľov prepočítaných na cenovú úroveň 1. polroku 1996.

Náklady v tis Sk:	variant I	5 494,9	t.j. 235,5 tis./km
	variant II	6 299,4	t.j. 273,3 tis./km

9 ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Diaľnica D18 v úseku Žilina - Kysucké Nové Mesto predstavuje súčasť transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever - juh. Z dvoch študovaných variantov je na základe komplexného posúdenia vplyvov na životné prostredie v súbežne spracovanom zámere odporučený na dopracovanie variant I. Variant I umožní kratšie a rýchlejšie prepojenie v smere sever - juhozápad s menšími zásahmi do životného prostredia.

Variant I, t.j. západný obchvat Žiliny, je potrebné chápať predovšetkým ako koridor s možnosťou jeho modifikovania v priebehu ďalších etáp predprojektovej, resp. projektovej prípravy.

Po upresnení koridorov vedenia diaľnic D1 a D18 v regióne žilinského dopravného uzla sa odporúča vypracovať návrh detailnej etapizácie výstavby diaľnic a ich privádzačov.

B TECHNICKO-EKONOMICKÉ VYHODNOTENIE

ORIENTAČNÉ NÁKLADY STAVBY

Vyčíslenie nákladov stavby bolo vykonané na základe bilancii prác a výkazu výmer jednotlivých merných jednotiek na cenovú úroveň marec 1996. Výsledok je spracovaný v nasledujúcich tabuľkách.

Rozpočet stavby - štúdia

Názov stavby: Diaľnica D18 Žilina - Kysucké Nové Mesto - variant I

Číslo stavby:

Charakter stavby: 71701 novostavba

Schválená koncepcia rozvoja dňa:

Obstarávateľ:

Rekapitulácia výsledkov podľa požiadaviek v tis. Sk

Por.č	Kód	Názov	Výdavky	Spolu
1	600	BEŽNÉ VÝDAVKY		2 800
2	637 52	Biologická rekultivácia		2 800
3	650	Splácanie úrokov a ostatné pluby súvisiace s úvermi		-
4	651 01	Splácanie úrokov v Národnej banke Slovenska		-
5	652 02	Splácanie úrokov zahraničným finančným inštitúciám		-
6	700	KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY		5 492 090
7	711	Nákup pozemkov a nehmotných sŕtív		35 945
8	711 01	Pozemkov		21 567
9	711 02	Lesov		14 378
10	711 51	Porasty určené k likvidácii		-
11	712 51	Nákup budov a stavieb určených k likvidácii		-
12	716	Prípravná a projektová dokumentácia		180 930
13	716 51	Inžiniersko-technická pomoc (expertízy, konzultácie)		2 800
14	716 52	Štúdie technické a environmentálne		8 500
15	716 53	Príspevky na územnoplánovacia dokumentáciu		900
16	716 54	Dokumentácia pre územné rozhodnutie (len proj. práce)		14 213
17	716 55	Dokumentácia pre stavebné povolenie (len proj. práce)		83 957
18	716 56	Dokumentácia pre zhotov. práce stavieb (len proj. práce)		85 278
19	716 57	Prieskumné práce		5 284
20	716 58	Geodetické práce pri spracovaní PD		-
21	716 59	Autorský dozor		-
22	717	Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia		5 311 160
23		Realizácia nových stavieb		
24	717 01/1	Prevádzkové súbory		51 135
25	717 01/2	Stavebné objekty		5 192 568
26	/3	Špeciálny dozor		-
27	/4	Skúšky navyiac oproti STN, ZTKP		-
28	/5	Geodetické práce zabezpečované obstarávateľom		-
29	717 01/6	Úmelecké diela		5 480
30	717 01/7	Náhrada za vyrúbané dreviny		1 500
31	/8	Príspevok na spolufinancovanie		-
32	717 51	Výnosy z emisií dlhopisov		-
33	717 52	Odvody za trvalé odňatie pôdy z PPF a LPF		56 000
34	717 53	Odvody za dočasné odňatie pôdy z PPF a LPF		1 017
35	717 54	Prenájom pozemkov		3 480
36		VÝDAVKY SPOLU (600 + 700)		5 494 890

Technická štúdia
700 kapitálové výdavky
716 Projektové práce - štúdia

Kód	Druh prác	m.j.	cena m.j.	množstvo m.j.	cena
717	Realizácia stavieb				
717/5	Prevádzkové súbory (technológie)				
	Čerpace stanice (dodávka, montáž) rozvody, stožiarové, trafostanice, sčítače dopravy, hlásiče námrazy, TZD - stĺpy tiesňového volania, technologické zariadenia SÚD, technologické zariadenia tunelov	km	1.950 mil.	23.330	45.494
	Vedľajšie náklady a komplet. činnosť	12.4 %			5.641
	Prevádzkové súbory spolu				51.135
715/6	Stavebné práce				
	Demolácie budov, mosty, stožiare, betóny, porasty, likvidácia starých vozoviek a pod.	m ³	285	25.170	7.173
	Úprava stavebných dvorov	m ²	550	6.300	3.465
	Rekultivácia - čisti, dočasných záberov, starých korýt a pod.	m ²	350	15.220	5.327
	Vegetačné úpravy - diaľnice, ostatných objektov, náhradná výstavba	m ²	130	332.000	43.160
	Rekonštrukcia závlah, meliorácií	m	-	-	-
	Komunikácie: diaľnica, križovatky, cesty I., II., III. tr., poľné, miestne, účelové, prístupové, železnica, obchádzky, odpočívky, SÚD a pod v násype: 961,700 m ³ vo výkope: 167,800 m ³ vozovky:	m ²	1.835	493.700	906.075
	Mosty na diaľnici dĺžky < 50 m	m ²	24.090	3.563	85.833
	Mosty na diaľnici dĺžky 50-100 m	m ²	22.500	5.499	123.728
	Mosty na diaľnici dĺžky >100 m	m ²	21.300	82.297	1.752.926
	Mosty nad diaľnicou < 50 m	m ²	-	-	-
	Mosty nad diaľnicou > 50 m	m ²	20.400	3.890	79.356
	Mosty na cestách mimo diaľnice	m ²	19.600	10.605	207.858
	Zárubné múry	m ³	3.850	4.300	16.555
	Oporné múry	m ³	3.850	37.200	143.220
	Protihlukové steny	m ²	3.500	17.660	61.810
	Tunely	km	820 mil.	1.380	1.131.600
	Úpravy vodotokov	m	6.050	1.480	8.954
	Oplotenie	m	720	3.500	2.520
	Pozemné stavby - objekty SÚD, náhradné byty, odpočívky, WC, kiosky a pod	m ²	-	-	-
	Drobná architektúra odpočívok - stoly, lavičky, koše a pod.	ks	-	-	-

Kód	Druh prác	m.j.	cena m.j.	množstvo m.j.	cena
	Kanalizácia: diaľnica, cesty, križovatky, odpočívky, SÚD a pod.	m	4.500	27.420	123.390
	Čerpace stanice, výustné objekty, lapače splavenín, Sedimentačné nádrže a pod	m ³	3.2 mil.	23	73.600
	Prelážky vodovodov	m	2.860	300	858
	Vedenie elektrického prúdu:				
	VVN	m	2.200	1.300	2.860
	VN	m	1.650	3.310	5.462
	NN	m			
	Sčítače dopravy, TZD káble, príslušenstvo, hlásiče námrazy, signalizácia vonkajšie osvetlenie - stožiare, rozvodné skrine, výzbroj, svetidlá, atď	km	-	-	-
	Telefónne káble	m	odh.odhad		5.000
	Diaľkové TF káble	m	-	-	-
	Plynovody				
	VVTL	m	-	-	-
	VTL	m	3.080	160	462
	STL	m	-	-	-
	NT	m	-	-	-
	Kolektory	m	-	-	-
	Vedľajšie náklady a komplet. činnosť	8.4 %			402.376
	Stavebné objekty spolu				5.192.568
600	Bežné výdavky				2.800
63752	Biologická rekultivácia	m ²			2.800

Rozpočet stavby - štúdia
Názov stavby: Diaľnica D18 Žilina - Kysucké Nové Mesto - variant II
Číslo stavby:
Charakter stavby: 71701 novostavba
Schválená koncepcia rozvoja dňa:
Obstarávateľ:

Rekapitulácia výsledkov podľa požiadaviek v tis. Sk

Por.č.	Kód	Názov	Výdavky	Spolu
1	600	BEŽNÉ VÝDAVKY		2 766
2	637 52	Biologická rekultivácia		2 766
3	650	Splácanie úrokov a ostatné pluby súvisiace s úvermi		-
4	651 01	Splácanie úrokov v Národnej banke Slovenska		-
5	652 02	Splácanie úrokov zahraničným finančným inštitúciám		-
6	700	KAPITÁLOVÉ VÝDAVKY		6 296 605
7	711	Nákup pozemkov a nehmotných sktív		60 947
8	711 01	Pozemkov		36 568
9	711 02	Lesov		24 379
10	711 51	Porasty určené k likvidácii		-
11	712 51	Nákup budov a stavieb určených k likvidácii		-
12	716	Prípravná a projektová dokumentácia		149 354
13	716 51	Inžiniersko-technická pomoc (expertízy, konzultácie)		1 500
14	716 52	Štúdie technické a environmentálne		5 500
15	716 53	Príspevky na územnoplánovaciu dokumentáciu		500
16	716 54	Dokumentácia pre územné rozhodnutie (len proj. práce)		11 946
17	716 55	Dokumentácia pre stavebné povolenie (len proj. práce)		53 755
18	716 56	Dokumentácia pre zhotov. práce stavieb (len proj. práce)		71 673
19	716 57	Prieskumné práce		4 480
20	716 58	Geodetické práce pri spracovaní PD		-
21	716 59	Autorský dozor		-
22	717	Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia		6 086 304
23		Realizácia nových stavieb		55 703
24	717 01/1	Prevádzkové súbory		5 973 913
25	717 01/2	Stavebné objekty		-
26	/3	Špeciálny dozor		-
27	/4	Skúšky navyše oproti STN, ZTKP		-
28	/5	Geodetické práce zabezpečované obstarávateľom		-
29	717 01/6	Umelecké diela		3 090
30	717 01/7	Náhrada za vyrúbané drevíny		1 000
31	/8	Príspevok na spolufinancovanie		-
32	717 51	Výnosy z emisií dihopisov		48 000
33	717 52	Odvody za trvalé odňatie pôdy z PPF a LPF		1 148
34	717 53	Odvody za dočasné odňatie pôdy z PPF a LPF		3 450
35	717 54	Prenájom pozemkov		6 299 371
36		VÝDAVKY SPOLU (600 + 700)		

Technická štúdia
700 kapitálové výdavky
716 Projektové práce - štúdia

Kód	Druh prác	m.j.	cena m.j.	množstvo m.j.	cena
717	Realizácia stavieb				
717/5	Prevádzkové súbory (technológie)				
	Čerpacie stanice (dodávka, montáž) rozvody, stožiarové, trafostanice, sčítače dopravy, hlásiče námrazy, TZD - stĺpy tiesňového volania, technologické zariadenia SÚD, technologické zariadenia tunelov	km	2 150 mil.	23 050	49 558
	Vedľajšie náklady a komplet. činnosť	12.4 %			6 145
	Prevádzkové súbory spolu				55.703
715/6	Stavebné práce				
	Demolácie budov, mosty, stožiare, betóny, porasty, likvidácia starých vozoviek a pod.	m ³	285	6 900	1.973
	Úprava stavebných dvorov	m ²	550	7.200	3.980
	Rekultivácie - ciest, dočasných záberov, starých korýt a pod.	m ²	350	1.820	637
	Vegetačné úravy - diaľnice, ostatných objektov, náhradná výstavba	m ²	130	553.000	71 916
	Rekonštrukcia závlah, meliorácií	m	-	-	-
	Komunikácie: diaľnica, križovatky, cesty I., II., III. tr., poľné, miestne, účelové, prístupové, železnica, obchádzky, odpočívky, SÚD a pod. v násype: 773.000 m ³ vo výkope: 921.700 m ³	m ²	2.307	386.190	904.001
	Mosty na diaľnici dĺžky < 50 m	m ²	24.090	1.762	42.446
	Mosty na diaľnici dĺžky 50-100 m	m ²	22.500	3.525	79.313
	Mosty na diaľnici dĺžky >100 m	m ²	21.300	107.515	229.007
	Mosty nad diaľnicou < 50 m	m ²	-	-	-
	Mosty nad diaľnicou > 50 m	m ²	20.400	1.154	23.542
	Mosty na cestách mimo diaľnice	m ²	19.600	3.360	85.856
	Zárubné múry	m ³	3.850	24.000	92.400
	Oporné múry	m ³	3.850	4.700	18.095
	Protihlukové steny	m ²	3.500	6.830	23.905
	Tunely	km	820 mil.	4.560	3 739.200
	Úpravy vodotokov	m	6.050	1.710	10.345
	Oplotenie	m	720	6.200	4.464
	Pozemné stavby - objekty SÚD, náhradné byty, odpočívky, WC, kiosk a pod.	m ³	-	-	-
	Drobná architektúra odpočívok - stoly, lavičky, koše a pod.	ks	-	-	-

Kód	Druh prác	m.j.	cena m.j.	množstvo m.j.	cena
	Kanalizácia: diaľnica, cesty, križovatky, odpočívky, SÚD a pod.	m	4 500	25.530	114.885
	Čerpace stanice, výustné objekty, lapače splavenín, Sedimentačné nádrže a pod.	m ³	3,2 mil.	23	73.600
	Preložky vodovodov	m	2860	1.180	3.375
	Vedenie elektrického prúdu: VVN	m	2.200	600	1.320
	VN	m	1.650	720	1.188
	NN	m			
	Sčítače dopravy, TZO káble, príslušenstvo, hlásiče námrazy, signalizácia vonkajšie osvetlenie - stožiare, rozvodné skrine, výzbroj, svietidlá, atď	km	-	-	-
	Telefónne káble	m	odh.odhad		5.000
	Diaľkové TF káble	m	-	-	-
	Plynovody VVTL	m	-	-	-
	VTL	m	-	-	-
	STL	m	-	-	-
	NLT	m	1870	300	561
	Kolektory	m	-	-	-
	Vedľajšie náklady a komplet. činnosť	8.4 %			462.923
	Stavebné objekty spolu				5.973.913
600	Bežné výdavky	0.36 %			
63752	Biologická rekultivácia	m ²	odh.odhad		2.766

C VÝKRESY

C1 Situácie

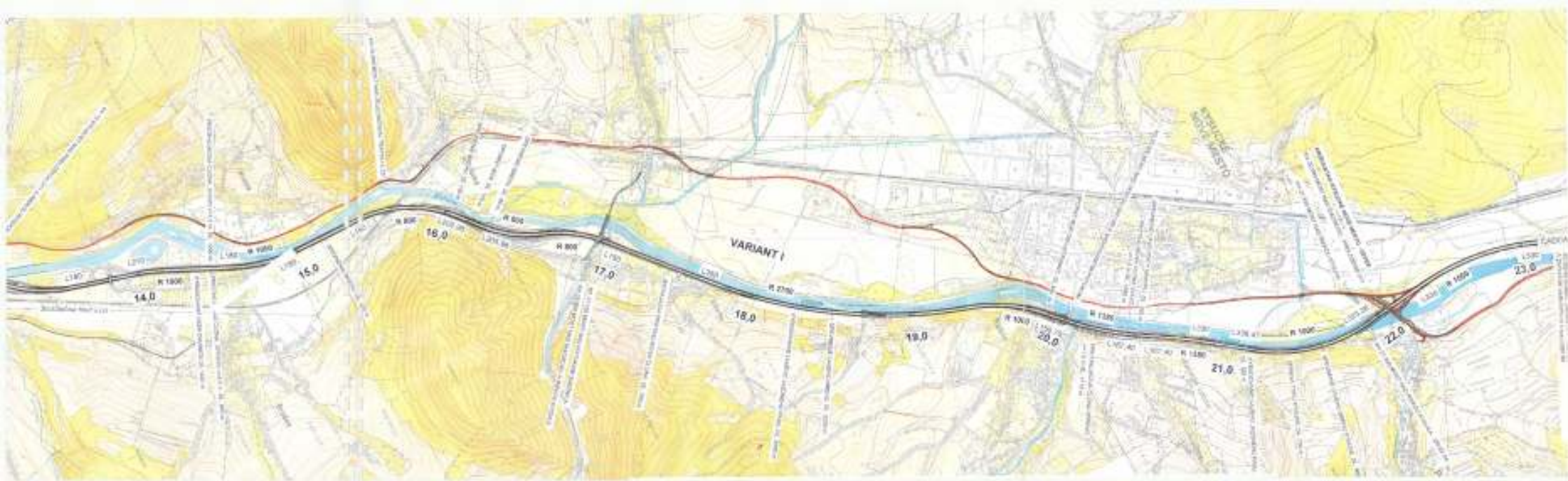
C2 Priečne a pozdĺžne rezy

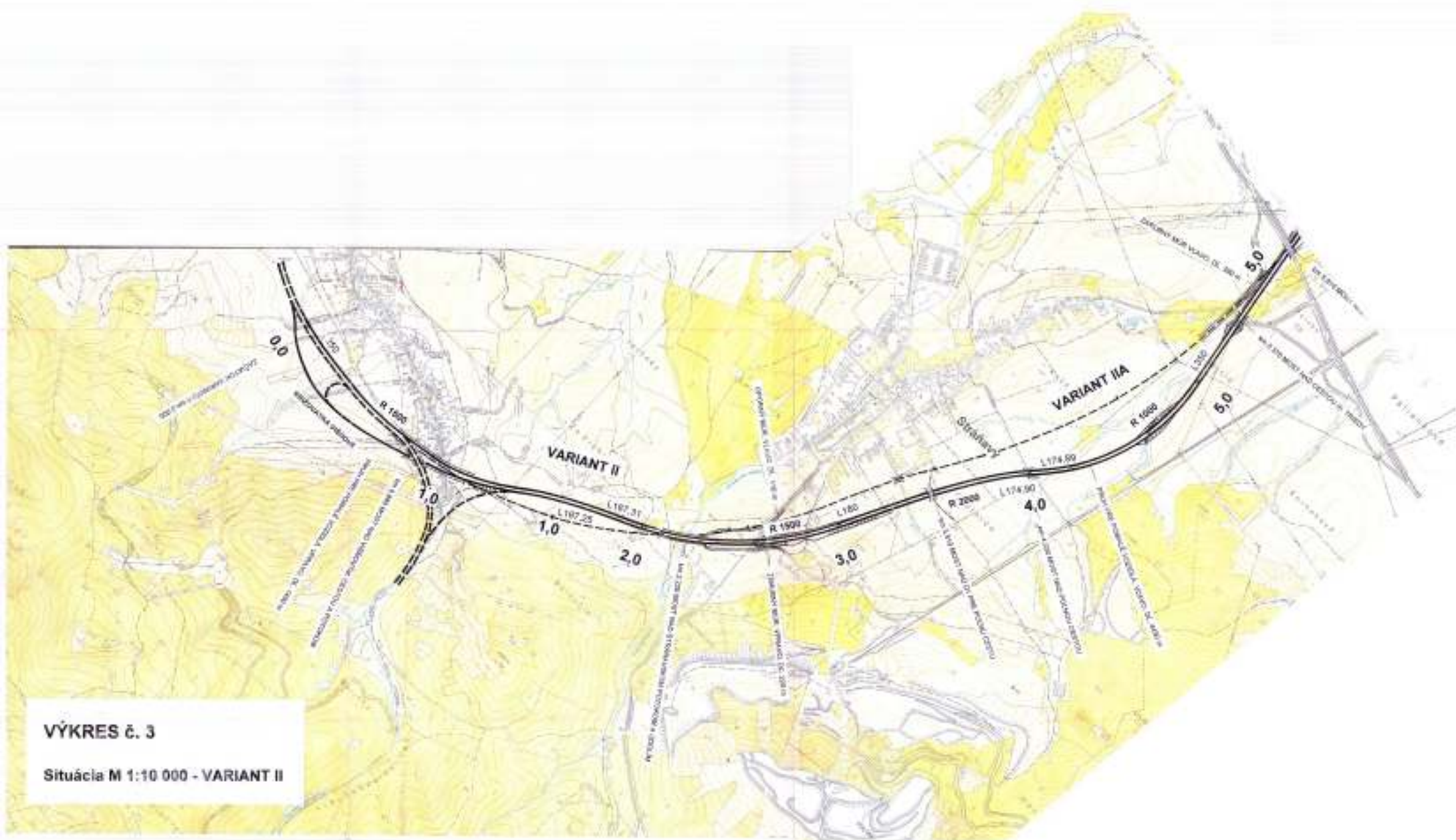
C3 Tabuľkový prehľad mostných objektov

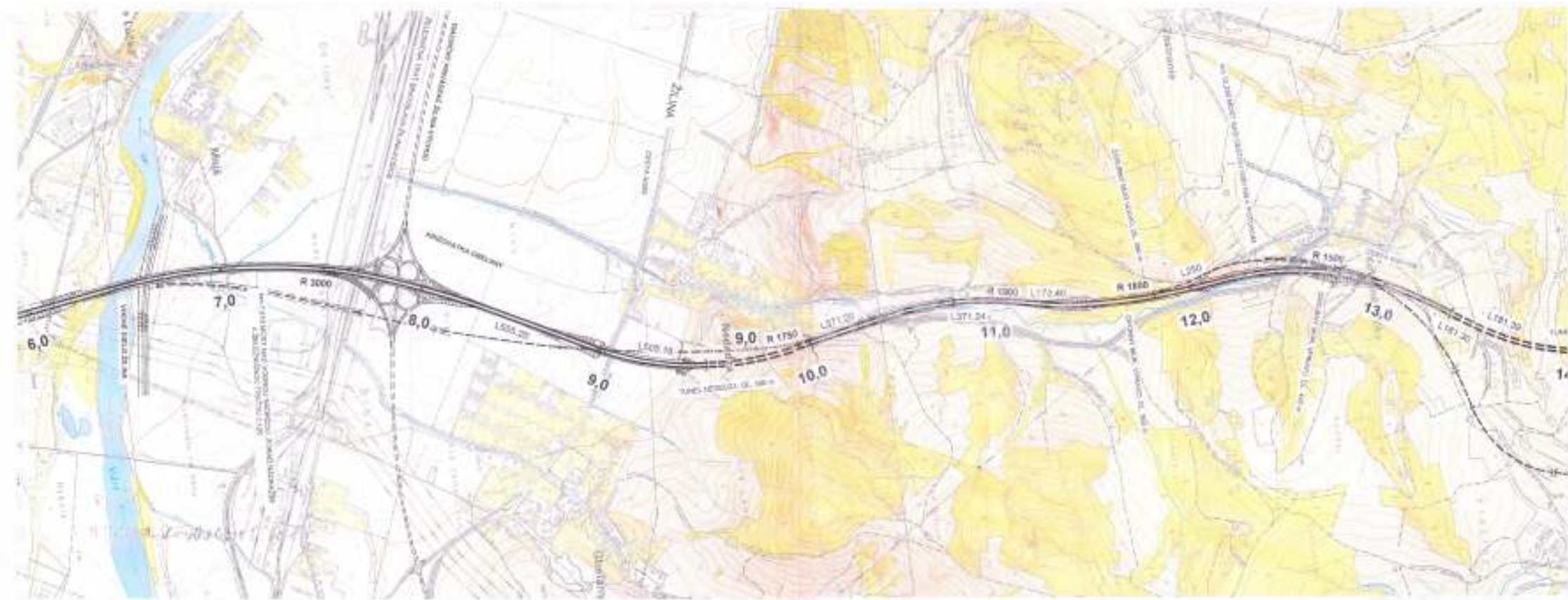
C4 Križovatky

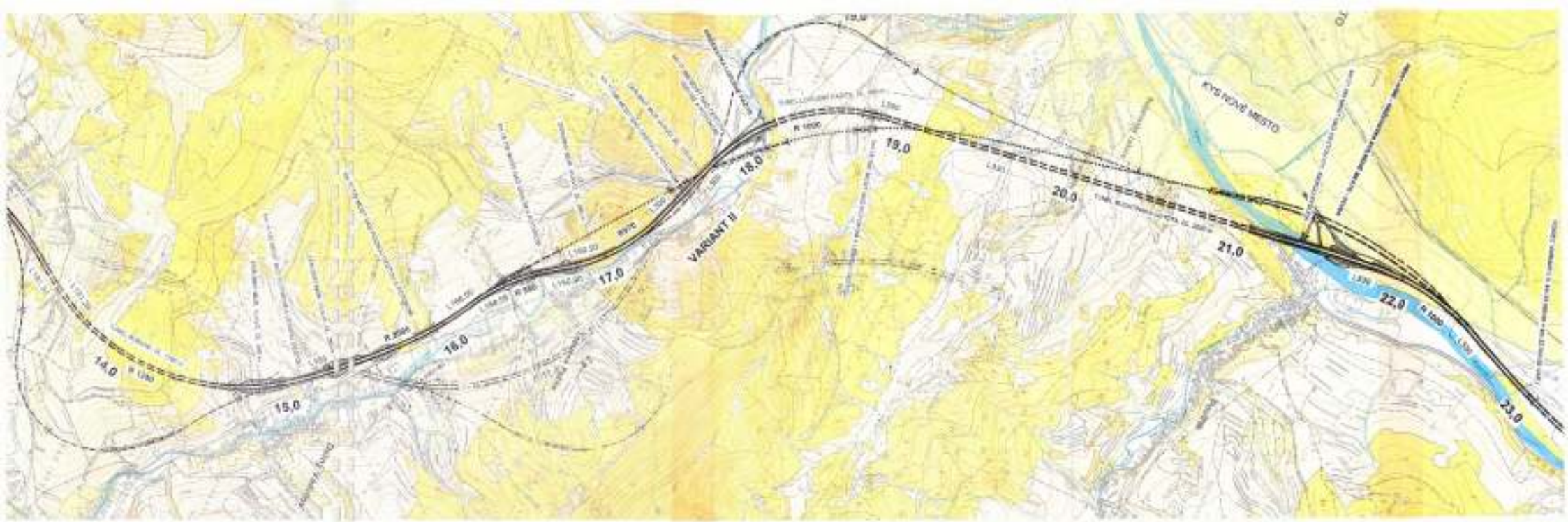
C1 Situácie

- 1 ŠIRŠIE VZŤAHY M 1:100 000
- 2 SITUÁCIA M 1:10 000 - VARIANT I
- 3 SITUÁCIA M 1:10 000 - VARIANT II



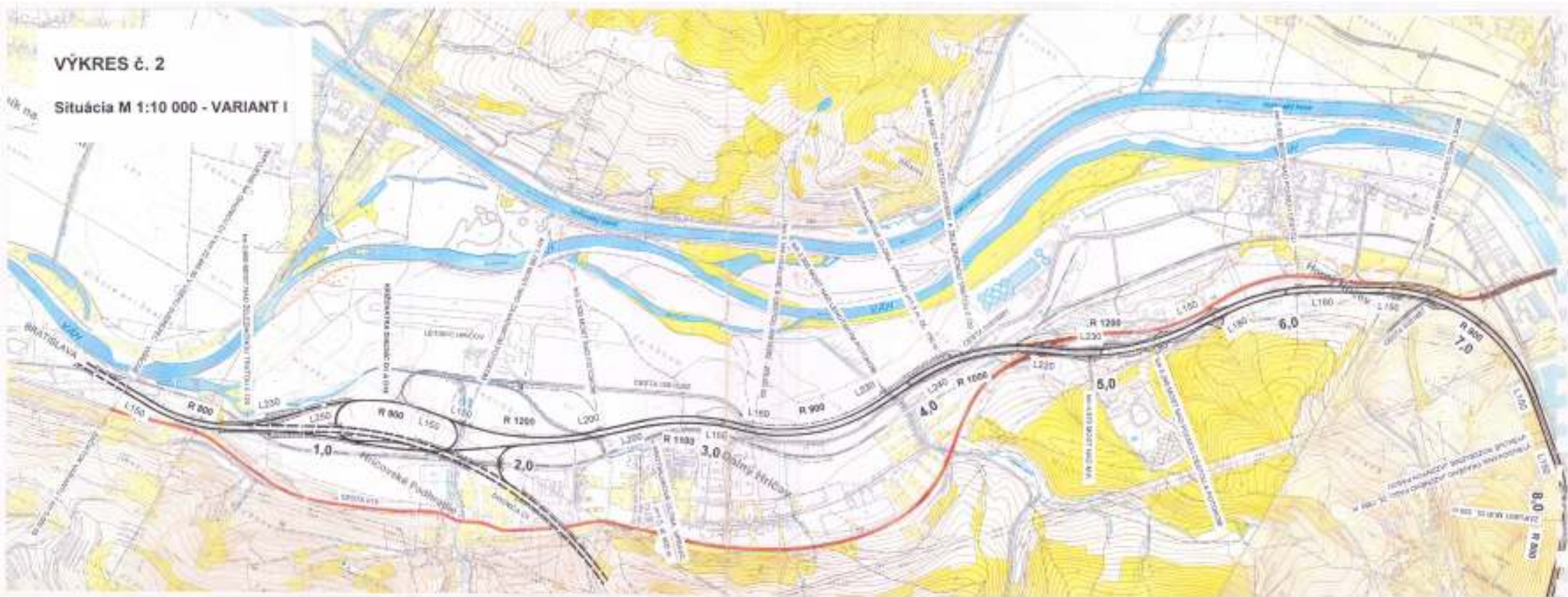


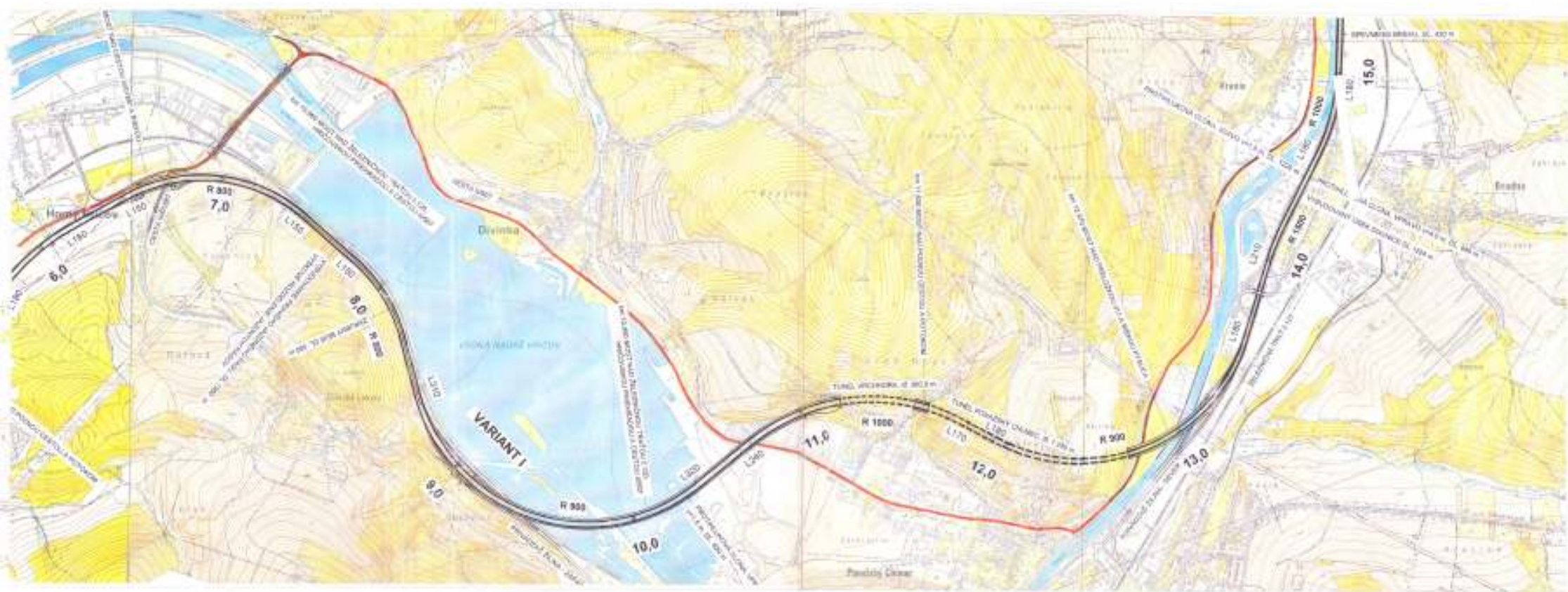




- 4 VZOROVÝ PRIEČNY REZ M 1:125, 1:250
- 5 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT I, KM 0,000 - 11,750
- 6 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT I, KM 11,750 - 23,330
- 7 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT II, KM 0,000 - 9,400
- 8 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT II, KM 9,400 - 17,100
- 9 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT II, KM 17,100 - 23,050
- 10 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT IA, KM 0.000 - 11.000
- 11 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT IB, KM 0,000 - 9,500
- 12 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT IIA, KM 0,000 - 12,700
- 13 POZDÍŽNY REZ M 1:10 000/1 000 - VARIANT IIA, KM 12,700 - 23,690

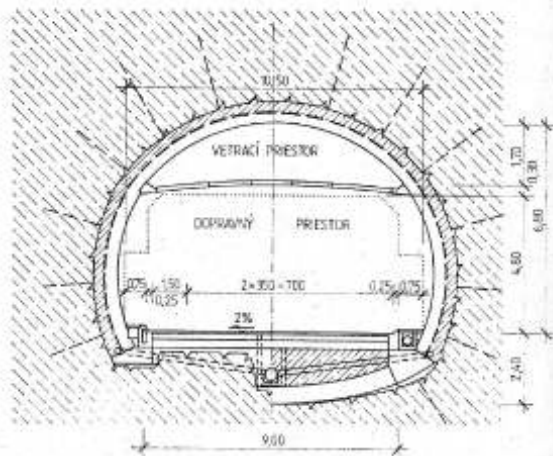
Situácia M 1:10 000 - VARIANT I





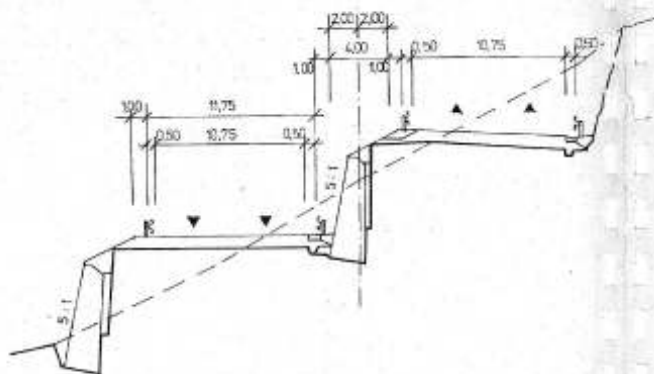
DIAĽNICA D18 KAT. D26,5/80
TUNEL

M 1:125



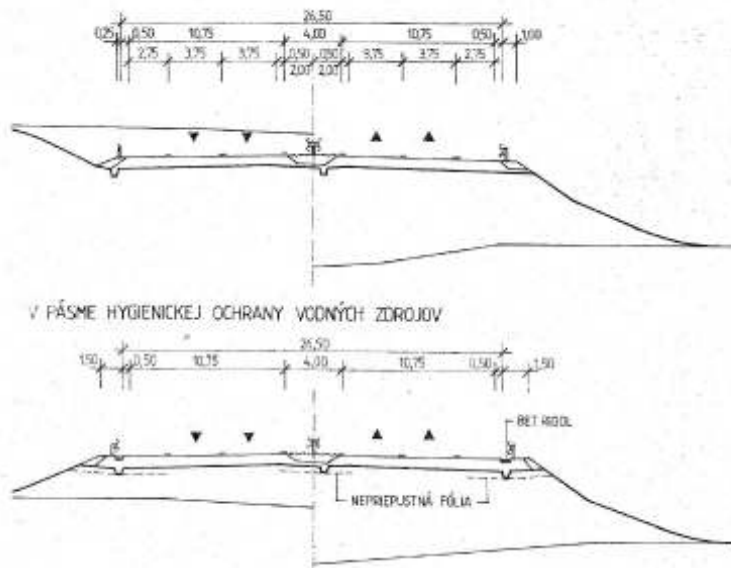
VÝŠKOVÉ ODELENIE JAZDNÝCH PÁSOV
POMOCOU OPORNÝCH MÚROV

M 1:250



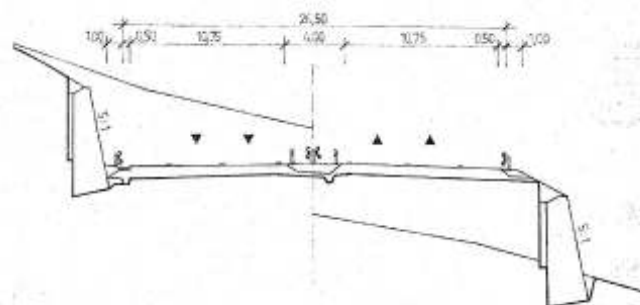
DIAĽNICA D18 KAT. D26,5/100
V ZÁREZE

M 1:250
V NÁSYPE



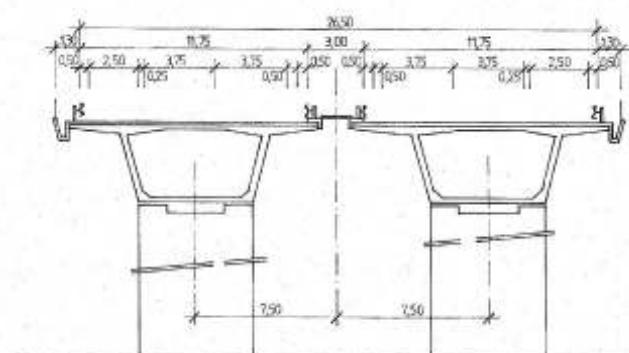
ZÁRUBNÝ MŮR

OPORNÝ MŮR



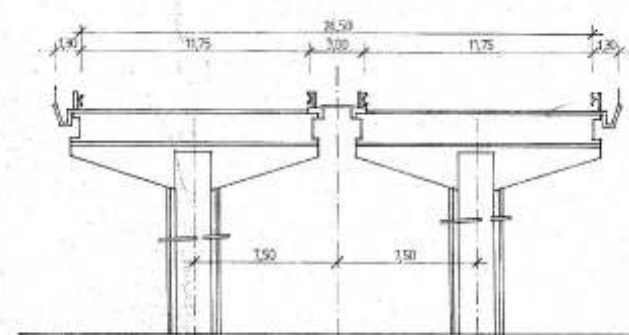
LETMÁ BETONÁŽ

M 1:200

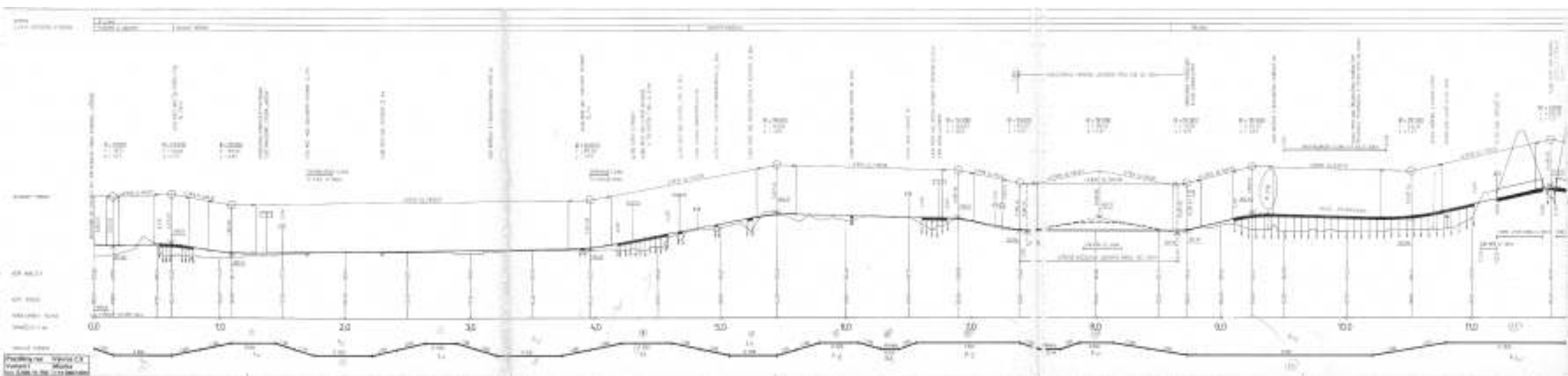


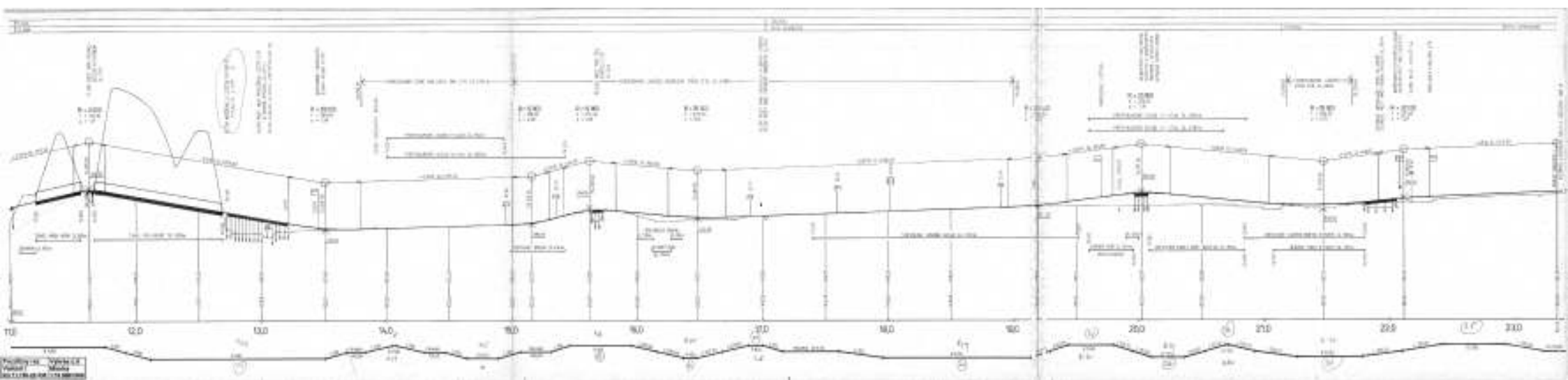
PREFABRIKOVANÝ MOST

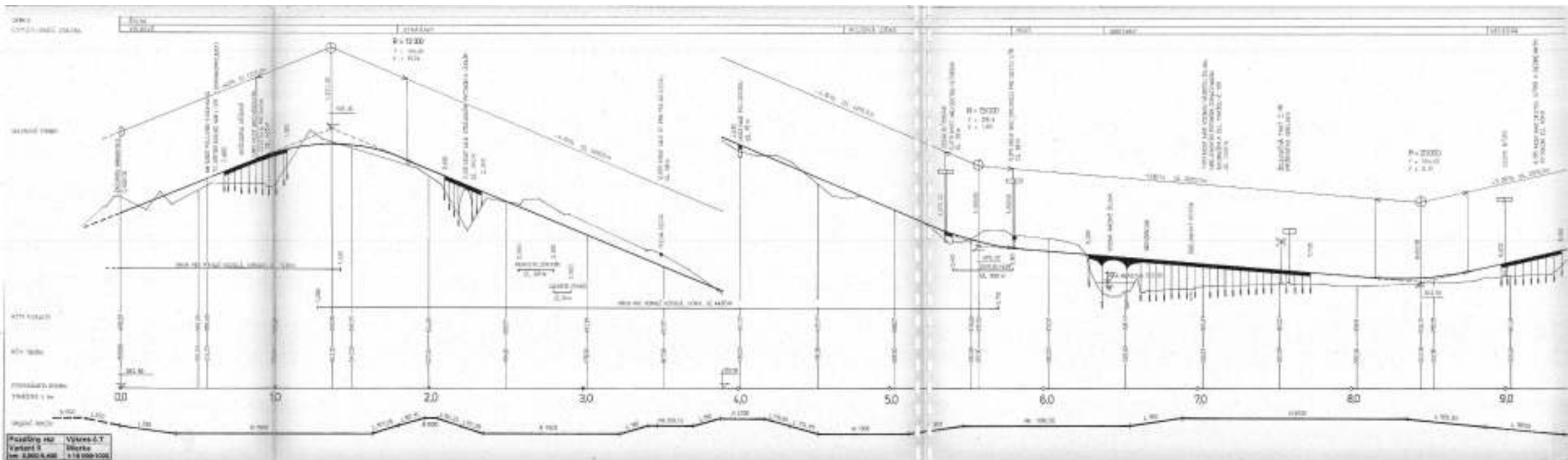
M 1:200

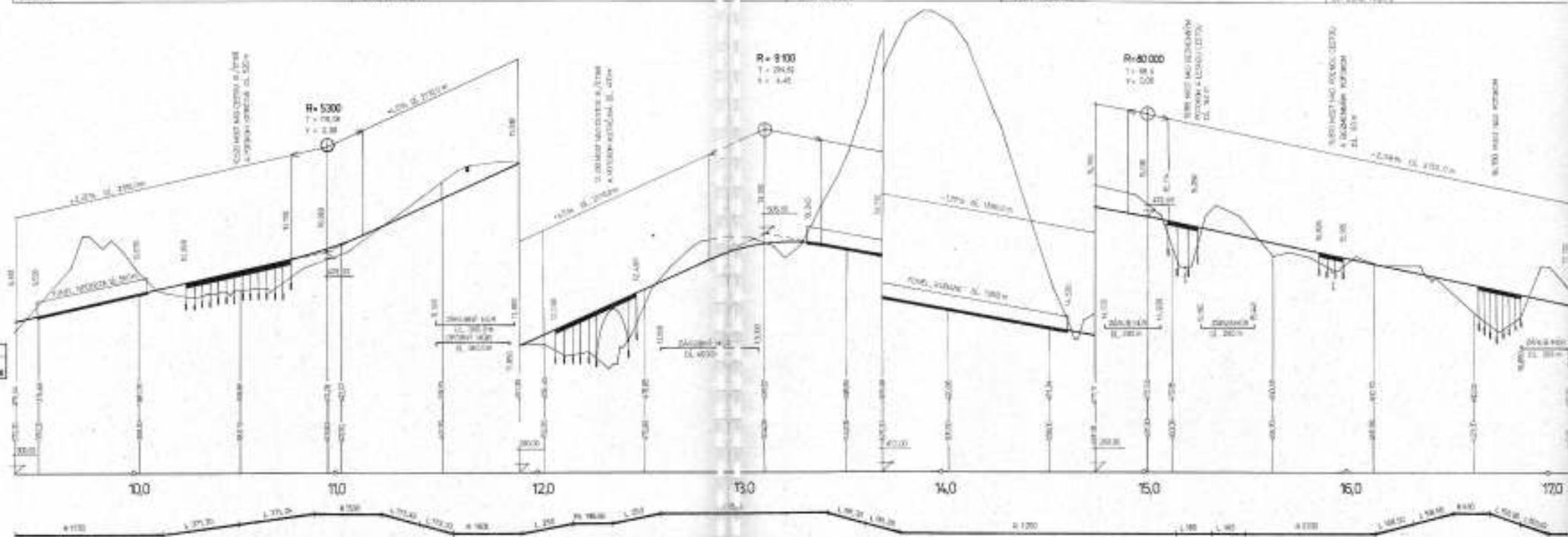


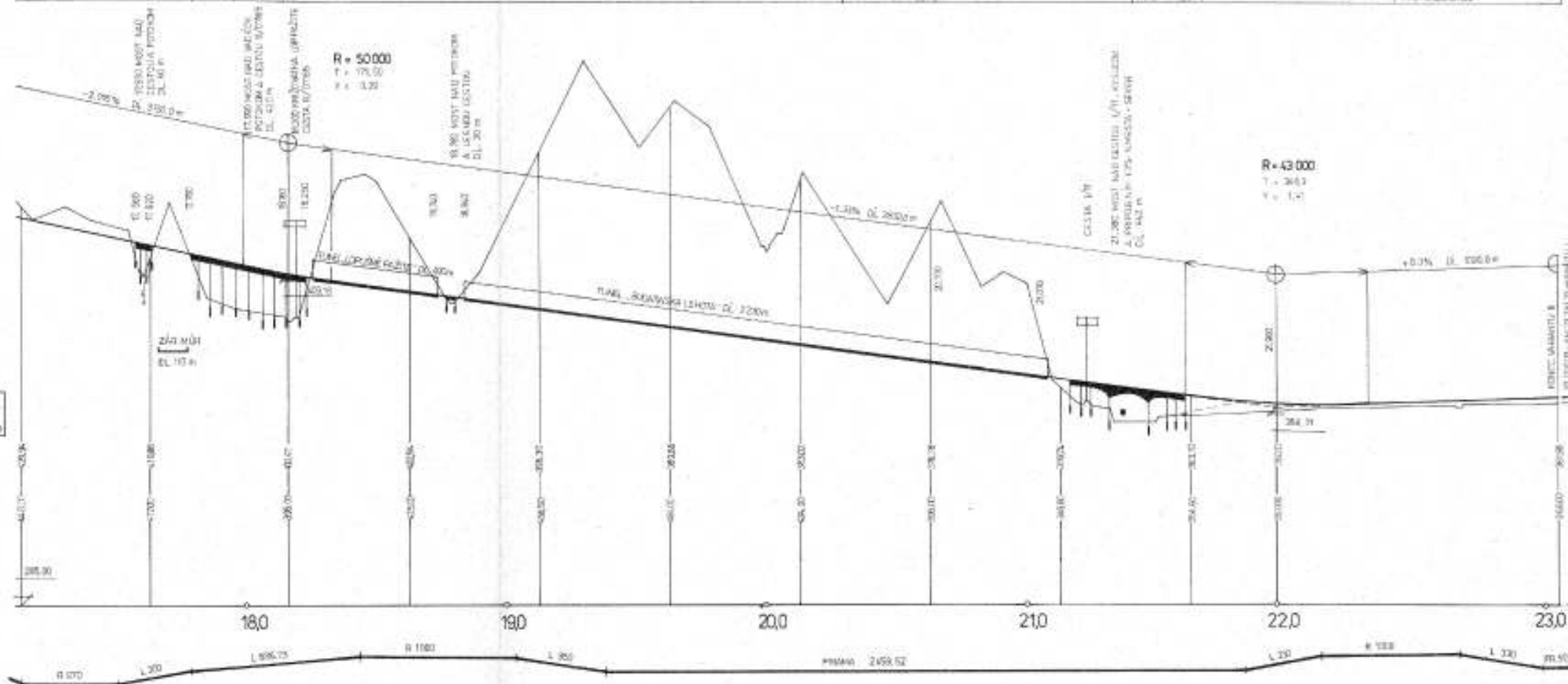
Vzorový priečný rez	Výkres č. 4 Mierka 1:125, 1:250
------------------------	---------------------------------------

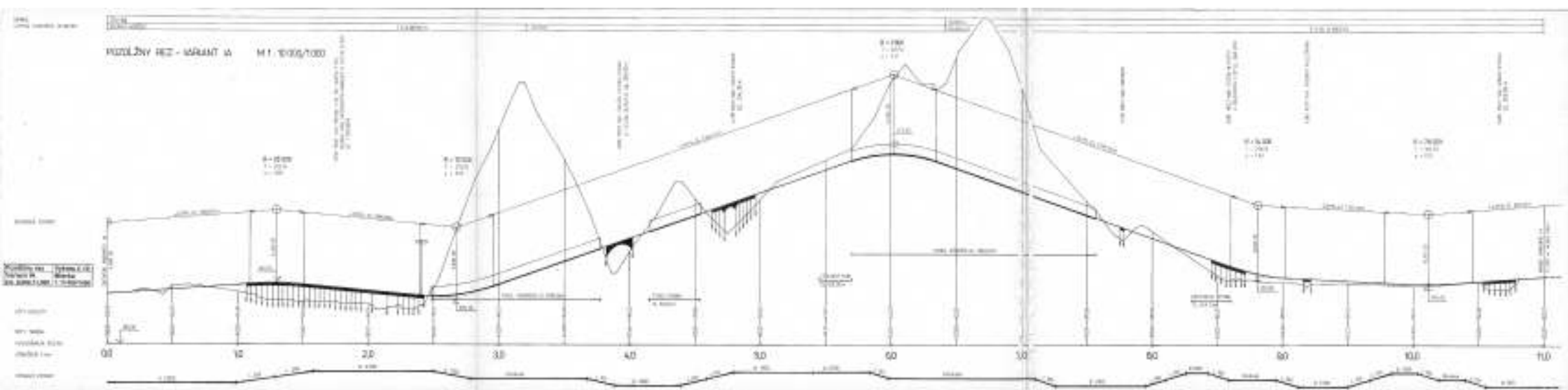


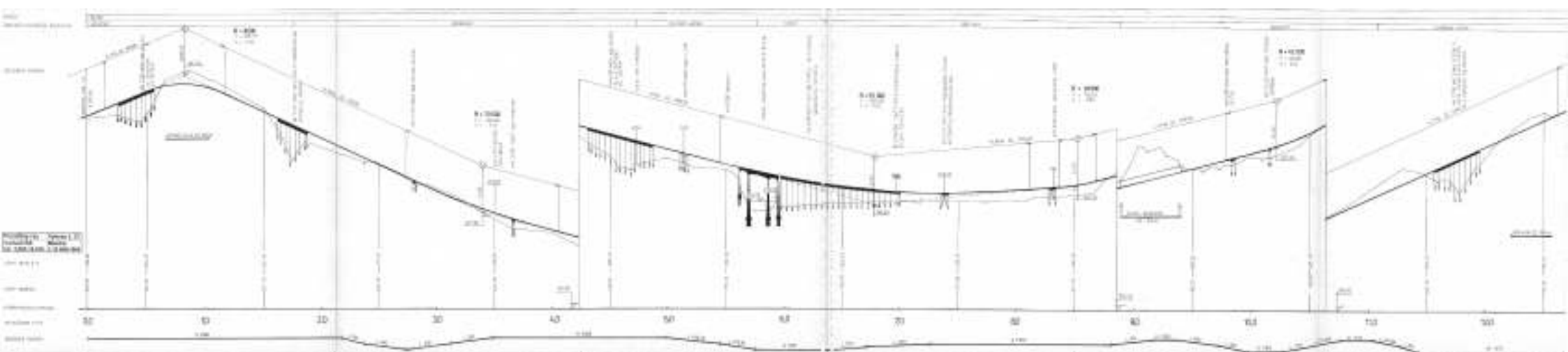


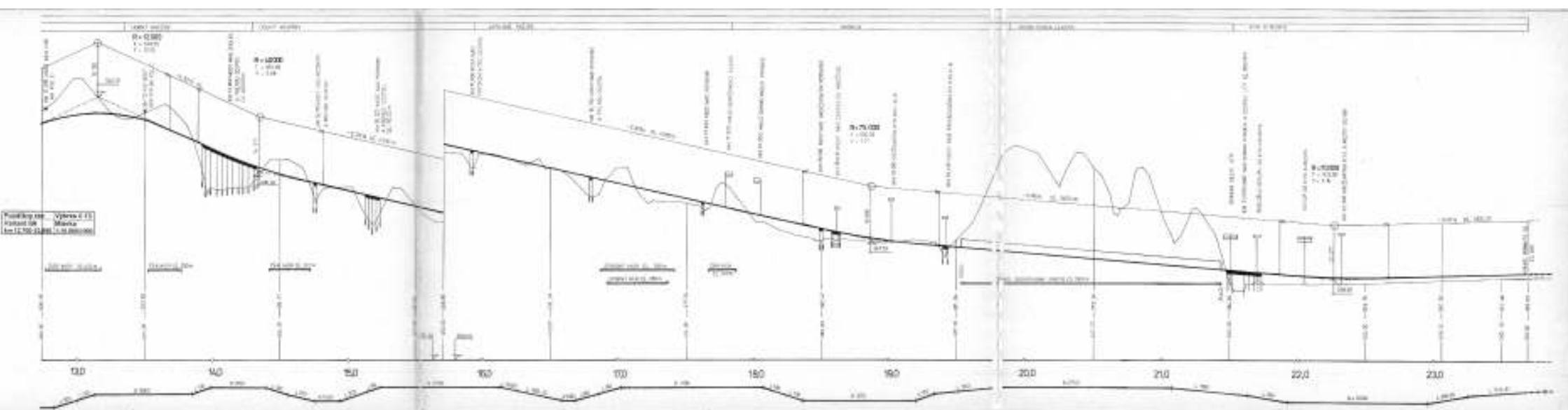








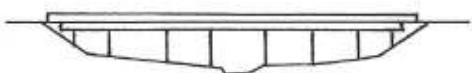
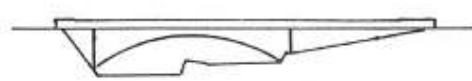
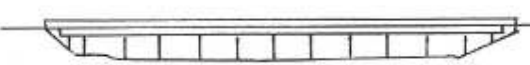


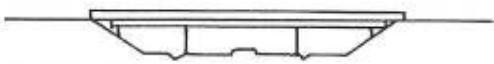
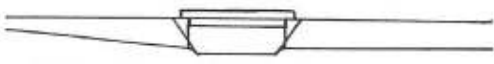
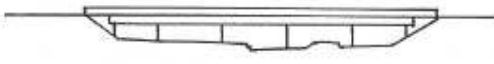


C3 Tabuľkový prehľad mostných objektov

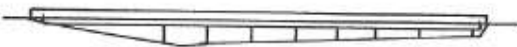
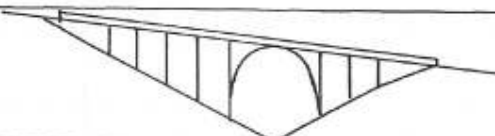
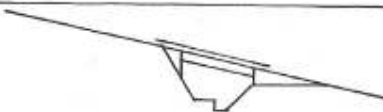
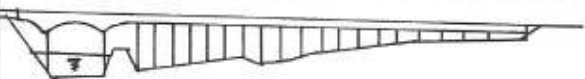
Variant I

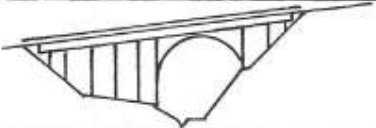
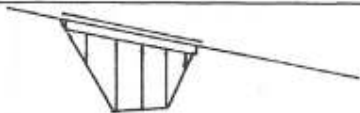
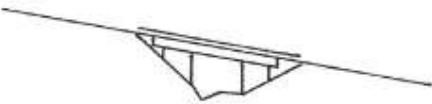
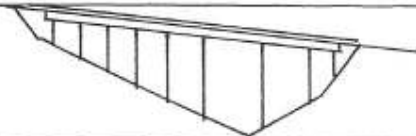
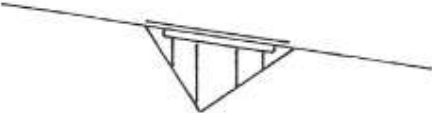
Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konstrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m²)	Náklad
1	0,650		Most nad železničnou traťou č.120	monolit. spojená z predpätého betónu	3 x 30 + 35 + 70 + 35	230	2 x 11,75	5 405	115 127
2	1,700		Most nad Závadským potokom	železobetón prefabrikovaný	9	9	2 x 11,75	212	5 107
3	2,340		Most nad poľnou cestou	železobetón prefabrikovaný	9	9	2 x 11,75	212	5 107
4	3,900		Most nad Lehotským potokom	železobetón prefabrikovaný	9	9	2 x 11,75	212	5 107
5	4,380		Most nad cestou III/O18261 a železničnou traťou č.120	monolit. spojená z predpätého betónu	4 x 35 + 40 + 80 + 40	300	2 x 11,75	7050	150 165
6	4,680		Most nad cestou I/18	monolit. spojená z predpätého betónu	24 + 42 + 24	90	2 x 11,75	2115	47 588
7	4,970		Most nad MK	predpätý, prefabrikovaný	30	30	2 x 11,75	705	16 984
8	5,240		Most nad MK a nad potokom	predpätý, prefabrikovaný	30	30	2 x 11,75	705	16 984

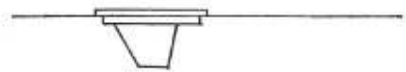
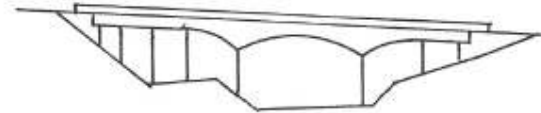
Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konštrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m ²)	Náklad
9	6,050		Most nad poľnou cestou	železobetón prefabrikovaný	7,5	7,5	2 x 11,75	177	4 263
10	6,800		Most nad cestou III/O1887	predpätý, prefabrikovaný	20 + 5 x 30 + 20	190	2 x 11,75	4465	95 105
11	9,020		Most cez potok a lesnú cestu	predpätý, prefabrikovaný	30	30	2 x 11,75	705	16 984
12	10,060		Most nad želez. traťou č.120 privádzačom a VN Hričov	monolit. spojitý, nosník (letmá betonáž)	14 x 50 + 85 + 170 + 85 + 17 x 50	1890	2 x 11,75	44415	946 040
13	11,380		Tunel „Vrchhora“			360	2 x 10,50	1645	295 200
14	11,600		Most nad poľnou cestou a potokom	železobet. monolit (tenkost.klenba)	70	70	2 x 11,75	1645	37 013
15	12,180		Tunel „Považský Chlmec“			1020	2 x 10,50		863 400
16	12,970		Most nad preložkou I/11 a Kysucou	Monolit. spojitý nosník (posuv skruže)	36 + 9 x 42 + 36	450	2 x 11,75	10575	225 248

Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konštrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m ²)	Náklad
17	15,680		Most nad železničnou traťou č.127	Monolit. spojený nosník (posuv skruže)	21 + 32 + 21	74	2 x 11,75	1739	39 128
18	16,990		Most na III/01166 nad D18 a riekou Kysuca	monolit. spojený nosník	15 + 5 x 30 + 15	180	11,50	2070	42 228
19	17,130		Most nad potokom Snežnica	prefabrikov. (prostý nosník)	18	18	2 x 11,75	423	10 190
20	18,720		Most nad potokom	prefabrikov. (prostý nosník)	9	9	2 x 11,75	212	5 107
21	20,020		Most nad cestou III/01165 a Vadičovským potokom	spojitý, monolit. nosník (letmá betonáž)	46 + 70 + 46	162	2 x 11,75	3807	81 088
22	21,930		Most nad riekou Kysuca	spojitý, monolit. nosník (letmá betonáž)	35 + 3 x 70 + 35	280	2 x 11,75	6580	140 153
23	22,080		Most nad diaľnicou a riekou Kysuca	spojitý, monolit. nosník (letmá betonáž)	35 + 70 + 35	140	2 x 11,75	1820	37 128
		Spolu							3 173 443

Variant II

Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konštrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m ²)	Náklad
1	0,880		Most Višňovským údolím, MK	monolit. spojená, pref. konštrukcia	2 x 22,5 + 8 x 45	405	2 x 11,75	9520	202 776
2	2,220		Most nad údolím Stráňavského potoka	monolit. spojená konštr. letmá betónáž	3 x 30 + 90 + 2 x 30	240	2 x 11,75	5640	120 132
3	3,510		Most nad D1 pre poľnú cestu	prefabrikovaný - prosté polia	14 + 30 + 14	58	6,0	348	7 100
4	4,030		Most nad poľnou cestou	prefabrikovaný - prosté polia	14 + 30 + 14	15	2 x 11,75	352	8 480
5	5,370		Most nad cestou III/O18248	predpätý prefabrikát	30	30	2 x 11,75	705	16 983
6	5,810		Most nad diaľnicou na ceste I/18	rámová vzperadlová konštrukcia	16 + 30 + 16	62	13	806	16 442
7	7,010		Most nad VN Žilina, biokoridorom, žel. traťou a cestou	monolit. spojená konštr kombin.technolog	85 + 170 + 85 + 22 x 50	1440	2 x 11,75	33840	720 792
8	9,170		Most nad cestou II/583	monolit. spojená, predpätá konštr.	8 x 50	400	2 x 11,75	9400	200 220

Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konštrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m ²)	Náklad
9	9,520-10,070		Tunel „Nededza“	tenkostenná klenbová		550	2 x 10,50		451 000
10	10,520		Most nad cestou III/01169 a potokom	monolit. spojená predpätá konštr.	13 x 40	520	2 x 11,75	12220	260 286
11	12,290		Most nad cestou III/01169 a potokom	parabol. oblúk kom. s monolit. spoj. nos.	5 x 40 + 160 + 40	400	2 x 11,75	9400	200 220
12	13,240-14,530		Tunel „Rubane“	tenkostenná klenbová		1290	2 x 10,50		1 057 800
13	15,185		Most nad potokom a lesnou cestou	prefabrikovaný (prsté polia)	26 + 3 x 30 + 26	142	2 x 11,75	3337	71 078
14	15,870		Most nad potokom a lesnou cestou	prefabrikovaný (prsté polia)	3 x 30	90	2 x 11,75	2115	47 588
15	16,750		Most na d potokom a dolinkou	monolitický spojený nosník	7 x 30	210	2 x 11,75	4935	105 116
16	17,590		Most nad cestou a potokom	prefabrikovaný bet. most prsté	15 + 30 + 15	60	2 x 11,75	1410	31 725

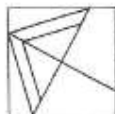
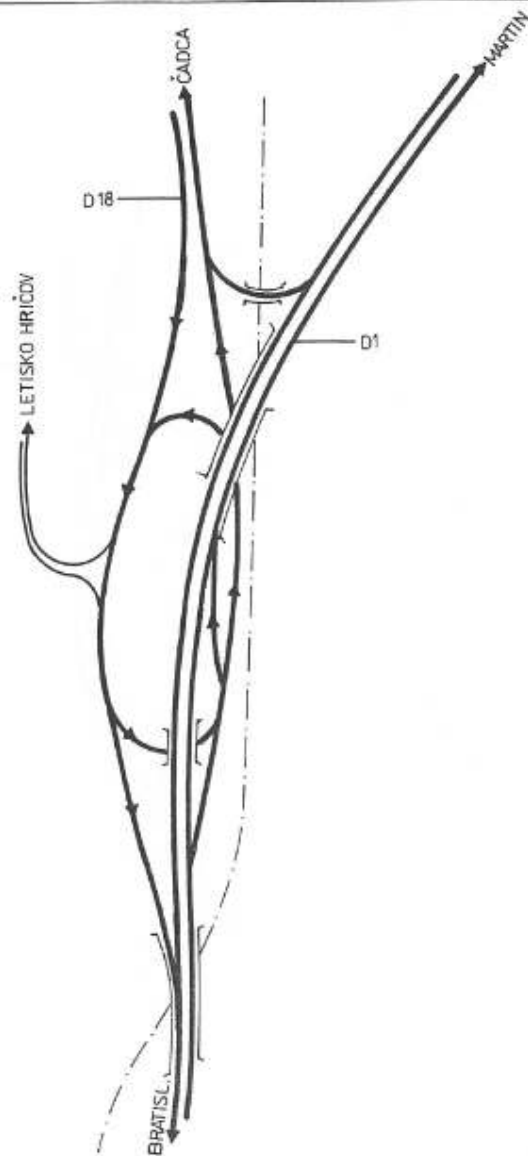
Por. č.	Stanič.	Schéma objektu	Popis objektu	Typ konštrukcie	Osové rozpätie	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Plocha (m ²)	Náklad
17	17,990		Most nad cestou III/01165 a Vadičovským potokom	Monolit. spojitý nosník	21 + 9 x 42 + 21	420	2 x 11,75	8883	189 208
18	18,250-18,740		Tunel „Lopušné Pažite“	tenkostenná klenbová		490	2 x 10,50		401 800
19	18,780		Most nad potokom a lesnou cestou	prefabrikov. (prostý nosník)	30	30	2 x 11,75	705	16 983
20	18,840-21,070		Tunel „Budatínska Lehota“	tenkostenná klenbová		2230	2 x 10,50		1 828 600
21	21,380		Most nad cestou I/11 a riekou Kysuca	monolitický spoj. nosník	2 x 35 + 75 + 150 + 75 + 2 x 35	440	2 x 11,75	10340	220 242
		Spolu							4 113 508

C4 Křižovatky

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA HRIČOVSKÉ PODHRADIE

KM 1,370 00



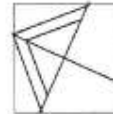
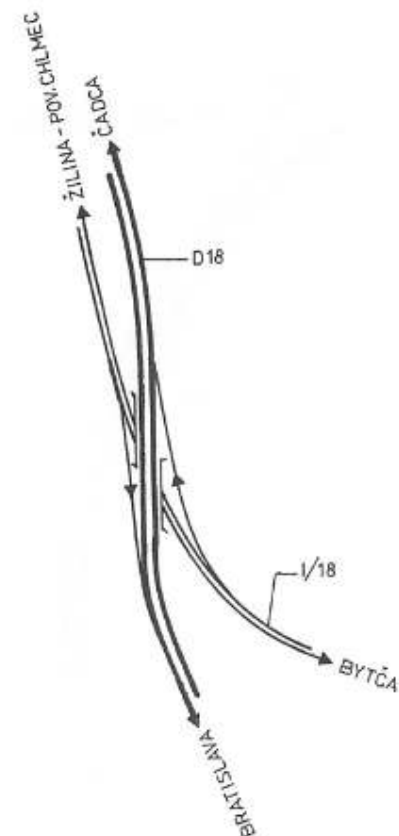
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE PREPOJENIE DIAĽNICE D1 S DIAĽNICOU D18 A NAPOJENIE LETISKA ŽILINA - HRIČOV

1

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA HORNÝ HRIČOV

KM 4,680 00



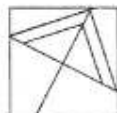
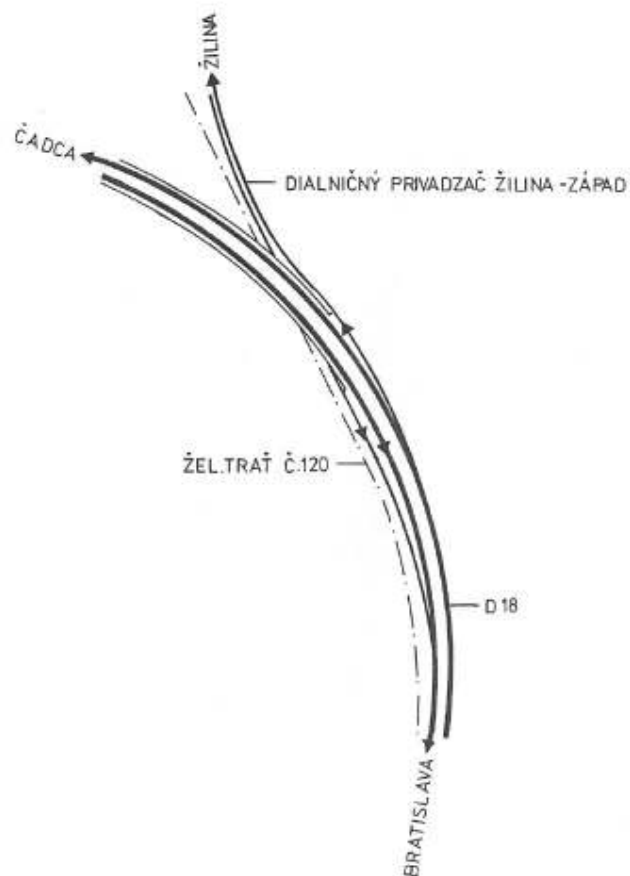
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE PREPOJENIE DIAĽNICE D18 NA CESTU I/18, ALE IBA V SMERE ŽILINA-BRATISLAVA A OPAČNE. JEJ VÝZNAM BY BOL V PRÍPOJENÍ OBCÍ NA PRAVOM BREHU VÁHU

2

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA ŽILINA - ZÁPAD

KM 8,731 50



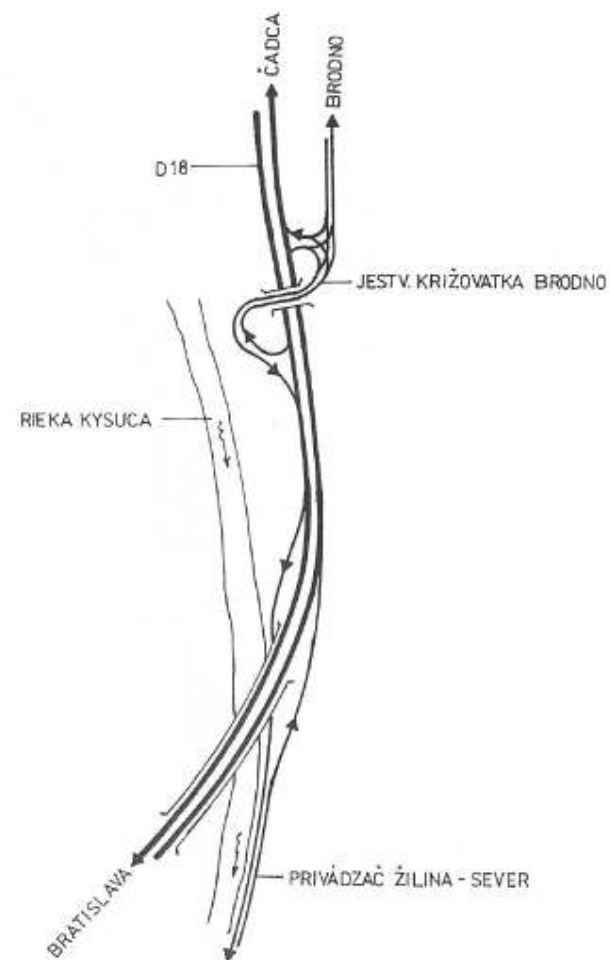
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE ŽILINY NA DIAĽNICU D18 OD ZÁPADU, ALE IBA V SMERE ŽILINA - BRATISLAVA A OPAČNE

3

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA ŽILINA - SEVER

KM 13,450 00



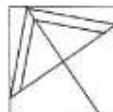
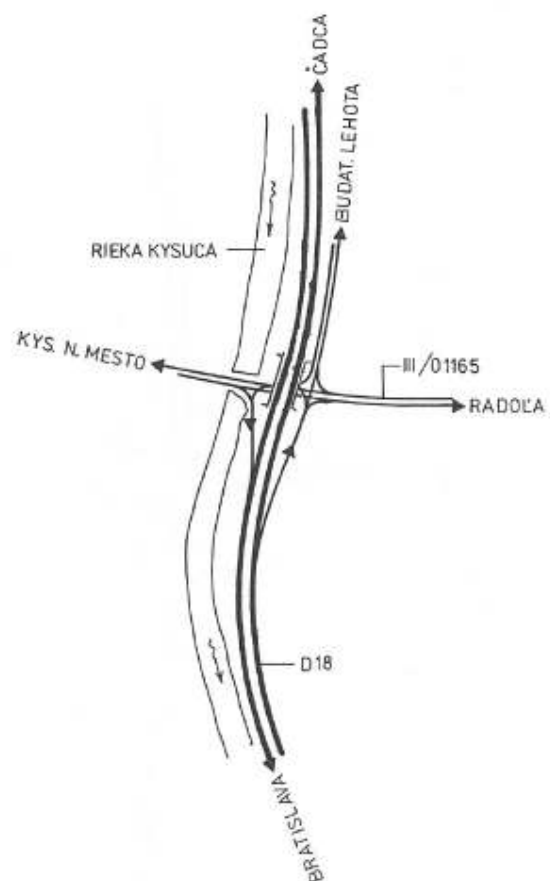
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE ŽILINY NA DIAĽNICU D18, ALE IBA V SMERE ŽILINA - ČADCA A OPAČNE. JESTVUJÚCA KRIŽOVATKA „BRODNO“ PRIPÁJA NA D18 OBEČ BRODNO

4

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA KYSUCKÉ NOVÉ MESTO - STRED

KM 19,690 00



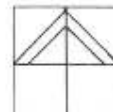
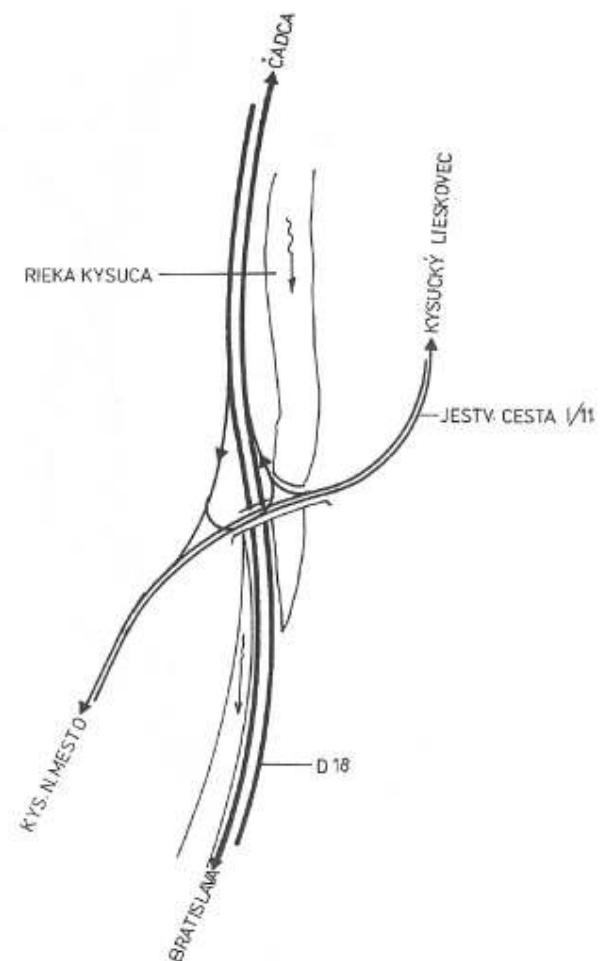
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE KYSUCKÉHO NOVÉHO MESTA, RAOLE, BUDATÍNSKEJ LEHOTY A ICH SPÁDOVÉHO ÚZEMIA NA D18, ALE IBA V SMERE KYSUCKÉ NOVÉ MESTO - ŽILINA A OPAČNE

5

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT I

KRIŽOVATKA KYSUCKÉ NOVÉ MESTO - SEVER

KM 22,080 00



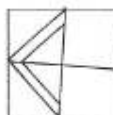
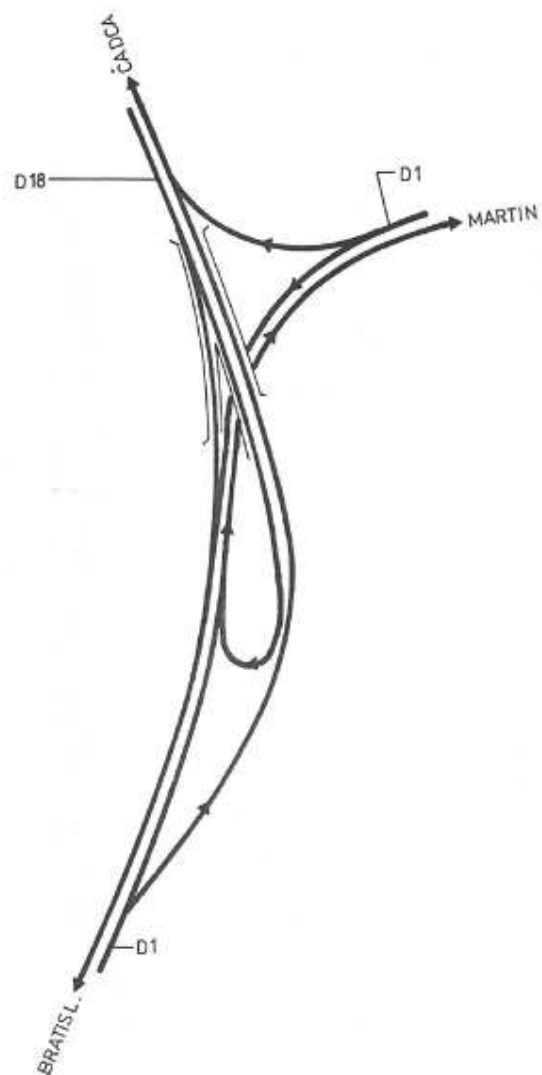
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE KYSUCKÉHO NOVÉHO MESTA, RAOLE, BUDATÍNSKEJ LEHOTY A ICH SPÁDOVÉHO ÚZEMIA NA D18, ALE IBA V SMERE KYSUCKÉ NOVÉ MESTO - ČADCA, A OPAČNE

6

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT II

KRIŽOVATKA VIŠŇOVÉ

KM 0,800 00



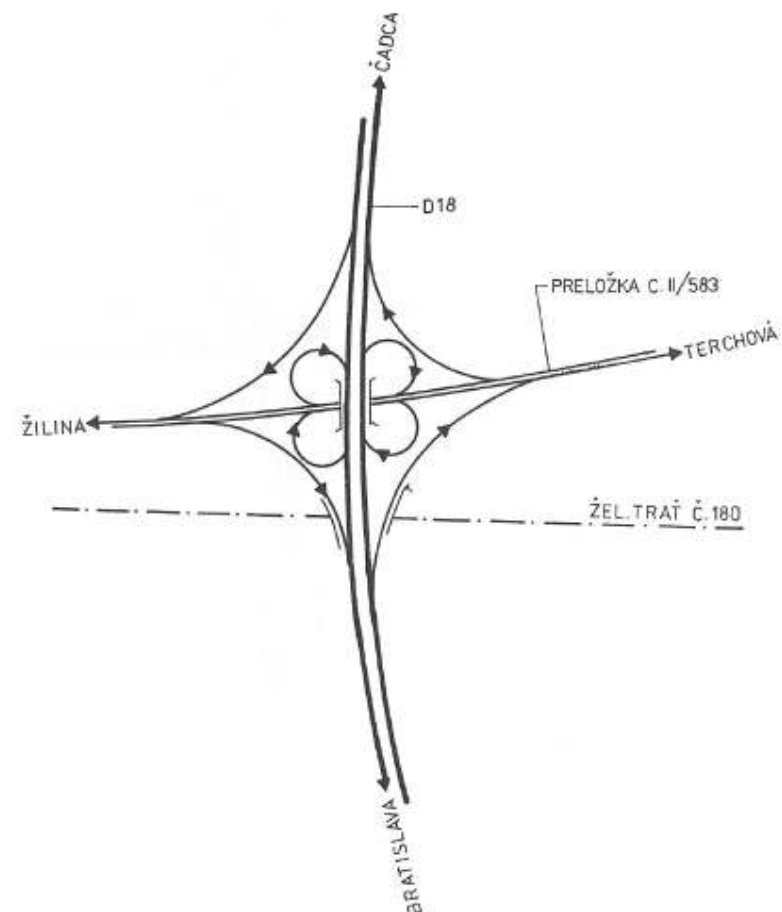
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE PREPOJENIE DIAĽNIC D1 A D18

7

DIAĽNICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO ■ VARIANT II

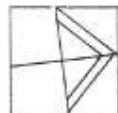
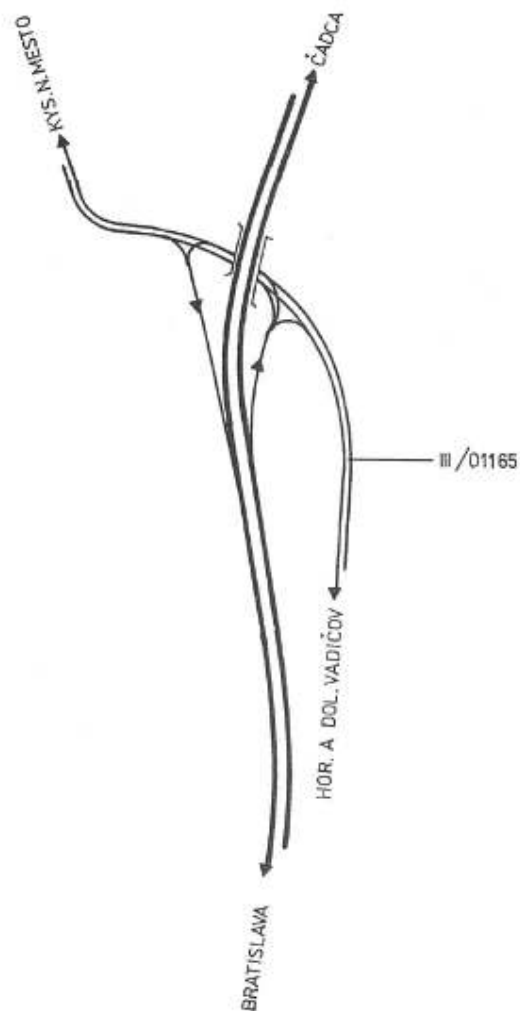
KRIŽOVATKA GBELANY

KM 7,450 00



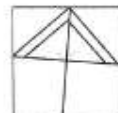
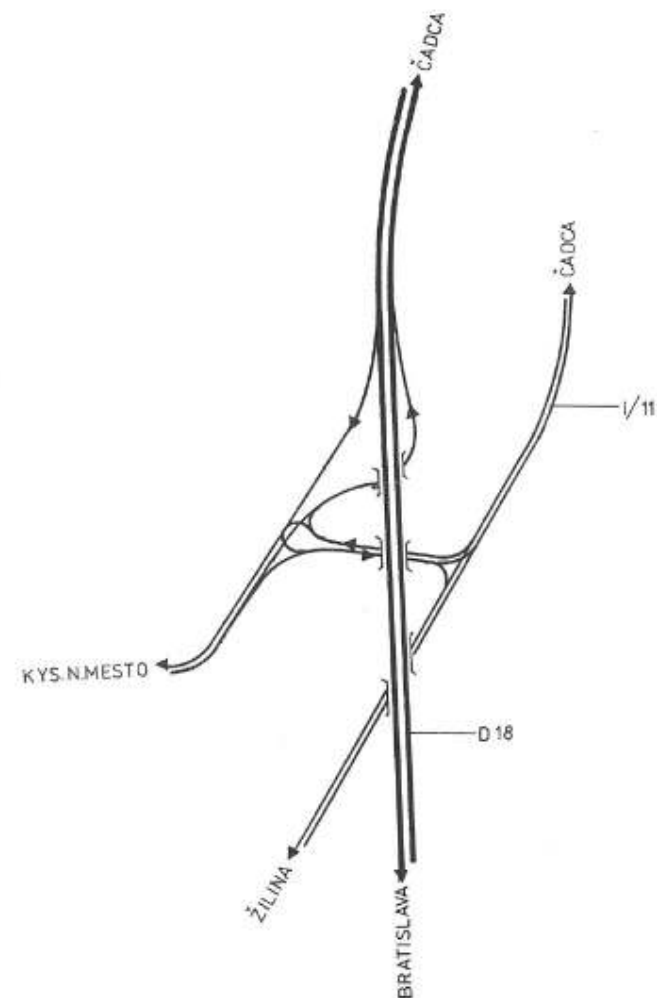
KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE ŽILINY A PROSTREDNÍCTVOM CESTY II/583 AJ TERCHOVSKÚ DOLINU

8



KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE RADOLE, KYS. N. MESTA A JEHO SPÁDOVÉHO ÚZEMIA V SMERE D1 KYSUCKÉ NOVÉ MESTO A OPAČNE

9



KRIŽOVATKA UMOŽŇUJE NAPOJENIE KYSUCKÉHO NOVÉHO MESTA SO SVOJIM SPÁDOVÝM ÚZEMIM NA D18, ALE IBA V SMERE KYSUCKÉ NOVÉ MESTO - ČADCA

10

D DOPRAVNO-INŽINIERSKE PODKLADY

OBSAH

1	ÚVOD	1
2	ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU V CESTNEJ DOPRAVE RIEŠENÉHO ÚZEMIA	2
3	PROGNÓZA ROZVOJA CESTNEJ DOPRAVY	5
3.1	Prognóza pre nulový variant	5
3.2	Prognóza pri realizácii diaľnice	5
4	KAPACITNÉ POSÚDENIE ÚSEKOV CESTY A DIAĽNICE	13
4.1	Kapacitné posúdenie nulového variantu	13
4.2	Kapacitné posúdenie diaľničných variantov	14

1 ÚVOD

Diaľková doprava získava v súčasnej spoločnosti neustále väčší význam. Aj cestná doprava potrebuje nevyhnutne samostatné trasy pre diaľkovú dopravu. Je nemysliteľné, aby vozidlá idúce za vzdialenými cieľmi prechádzali cez intravilány sídelných útvarov, kde zbytočne znehodnocujú životné prostredie (hluk, exhaláty) a ohrozujú obyvateľstvo. Na druhej strane pomalšou jazdou cez intravilány strácajú zbytočne čas, zvyšuje sa spotreba pohonných hmôt a celkové opotrebovanie vozidiel. Preto vyspelé krajiny s vysokým stupňom motorizácie budujú pre diaľkovú cestnú dopravu sieť diaľnic a rýchlostných automobilových komunikácií.

Slovenská republika má v súčasnosti v prevádzke 198,4 km diaľnic, ktoré ale netvoria ucelenú sieť. Koncepcia diaľničnej siete predpokladá, s ohľadom na tvar republiky a jej urbanizáciu vedenie hlavného diaľničného Ťahu od Bratislavy severovýchodným smerom na Piešťany a Trenčín (D61), ďalej Považím na Žilinu a Liptovský Mikuláš, následne cez Poprad v smere na Prešov a Košice, s ďalším vedením cez Michalovce až k hraniciam s Ukrajinou, v smere na Užhorod (D1). Tento základný Ťah je napojený opäť diaľnicami na všetky susedné štáty. Z Bratislavy v smere na Českú republiku (už vybudovanú D2 - Malacky, Kúty, Břeclav), ďalej na Rakúsko spolkovú republiku cez Jarovce - Kittsee (D61) a na Maďarsko cez Rusovce (D2). Česká republika bude pripojená ešte diaľnicou D1 pri Trenčíne a Poľsko diaľnicou D18 od Žiliny v smere na Čadcu a Skalitz - Zwardon. Na spomínanej základnej trase sú už v prevádzke úseky Bratislava - Horná Streda, v severnej časti úsek Ivachnová - Hybe a na východe úsek Prešov - Budimír. Pred dokončením je obchvat Trenčína v úseku Chocholná - Nemšová.

Na základe Dohody medzi Ministerstvom dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy a morského hospodárstva Poľskej republiky zo dňa 29.11.1995 sa považuje za účelné začať výstavbu výkonnej cestnej komunikácie v trase Multimodálneho dopravného koridoru č. VI Transeurópskych sietí a Transeurópskej magistrály v smere sever - juh. Preto je prioritou vo výstavbe diaľnic v súčasnosti Ťah D61 - D1 - D18 v trase Bratislava-Trenčín-Žilina-Skalitz, s napojením na Poľsko a na juhu s napojením na Maďarsko a Rakúsko. Súčasťou predmetného Ťahu je aj diaľnica D18, ktorá sa napája v priestore Žiliny na diaľnicu D1, ktorá je ďalej vedená smerom východným.

Prepravné požiadavky, ktoré má výhľadovo zvládnuť budúca diaľnica D18 (európsky cestný Ťah E 75) v súčasnosti zabezpečuje cesta I. triedy č. 11 v trase Žilina (mimoúrovňová križovatka s cestou I/18) - Kysucké Nové Mesto - Krásno n. Kysou - Čadca - Svrčinovec a ďalej cesta II. triedy č. 487 v smere Svrčinovec - Skalitz - št. hranica s Poľskou republikou.

Zámer výstavby diaľnice D18 Žilina - Kysucké Nové Mesto - Skalitz, št. hranica s PR, sa bezprostredne dotýka okresov Žilina a Čadca. Trasa diaľnice prechádza údolím rieky Kysuce až po Čadcu, ďalej variantne údolím Čierňanky a Skalitzanky, alebo údolím Oščadnice a Vreščovky.

Podkladom pre analýzu a prognózu dopravy sú predovšetkým výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 1990 [1], spracované ÚCHD Bratislava, ďalej Dopravno-inžinierske podklady diaľnice D18, spracované Dopravoprojektom Bratislava v roku 1995, pre úsek Čadca juh - Skalitz, št. hranica PR [2], ďalej pre úsek Kysucké Nové Mesto - Čadca juh [3], pre úsek Višňové - Kysucké Nové Mesto [4], ako aj diaľnice D1 Sverepec - Višňové, Považský variant - západný obchvat Žiliny [5]. Ďalej je to predinvestičná štúdia Program rozvoja diaľnic v SR, spracovaná firmou

DORSCH Consult Mnichov v roku 1994 [6], Vykonanie a vyhodnotenie smerového prieskumu v Žiline, spracované VŠDS Žilina, fakultou PEDaS v roku 1995 [7], Štúdie predmetných súborov stavieb diaľnice D18 [8] a ďalšie materiály, hlavne Štatistického úradu SR a Dopravoprojektu. Začiatkom apríla 1996 dodal obstarávateľ (Slovenská správa ciest) spracovateľom Predbežné výsledky celoštátneho sčítania dopravy v roku 1995 v SR [9], ktoré však už nebolo možné z časových dôvodov použiť ako podklad pre analýzu a prognózu, nakoľko táto už bola ukončená a jej výsledky dané ako podklad pre ďalšie nadväznú prácu na zámere.

V súčasnosti údolím Kysuce od Žiliny po Čadcu prechádza dôležitý cestný a železničný Ťah, ktorý pokračuje údolím Čierňanky po Svrčinovec a ďalej cez Jablunkovský priesmyk do ČR v smere na Český Tešín a Ostravu. Cestný Ťah medzinárodného významu (E 75) reprezentuje cesta I. triedy č. 11, ktorá je vybudovaná v rôznych kategóriách (častočne ako S 22,5/100, ďalej ako S 11,5/80, okolo Čadce len ako S 7,5/60).

Na túto cestu I/11 sa napájajú cesty II. a III. triedy, ktoré vedú z bočných údolí. Z údolia Bystrice je to cesta II/520 (Nová Bystrica - Krásno n. Kys.), údolím homej Kysuce od Makova cez Turzovku až do Čadce je to cesta II/487. Táto cesta II/487 pokračuje v súbehu s cestou I/11 až do Svrčinovca, kde sa odpoja a pokračuje ďalej údolím cez Čierne a Skalitz na št. hranicu s PR. Cesta I/11 bola postupne prebudovaná v úseku od Žiliny po odbočku do Oščadnice a vedie v zásade v nových trasách, mimo intravilánu (alebo okrajom) okolitých sídelných útvarov. Aj v samotnej Čadci bol vybudovaný nový úsek, ktorý nahradil nevyhovujúci úsek a odstránil úrovňový prejazd železničnej trate. V dolnej časti údolia Kysuce nie je už ďalší súvislý úsek cesty, existujú len dielčie časti pôvodnej cesty, ktoré prepájajú susedné sídelné útvary.

Železničný Ťah tvorí dvojkolajná elektrifikovaná trať medzinárodného významu. Z tejto hlavnej trate odbočuje z Čadce trať do Makova a zo Svrčinovca pokračuje rekonštruovaná trať cez Skalitz do PR, ktorá takto získala na medzinárodnom význame.

Spracovanie prognózy predmetného diaľničného Ťahu D 18 je zložité, nakoľko je potrebné dopravné vzťahy dezagregovať na vnútroštátne a zahraničné, keďže je predpoklad rozdielného vývoja týchto vzťahov v budúcnosti. Z toho dôvodu nebolo možné riešiť samostatne vzťahy pre úsek diaľnice D18 Žilina-Kysucké Nové Mesto a úsek diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto - Skalitz. Preto je analýza súčasného stavu i prognóza spracovaná pre celú trasu od Žiliny až po Skalitz a až výsledné dopravné hodnotenie a grafické vyjadrenie je spracované len pre príslušný úsek.

2 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU V CESTNEJ DOPRAVE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Ako už bolo spomenuté, Žilina je dôležitým dopravným uzlom v cestnej a železničnej doprave z hľadiska medzinárodnej a celoštátnej dopravy. V súčasnosti Považím prechádza cesta I. triedy č. 18, z ktorej sa priamo v Žiline odvíja smerom severným cestu I. triedy č. 11, ktorá údolím Kysuce smeruje do Českej republiky, s možnosťou cez cestu II/487 odbočením v Svrčinovci a novým hraničným priechodom v Skalitom do Poľskej republiky. Žilina je súčasne ešte začiatočným resp. koncovým bodom cesty I. triedy č. 64 v smere Rajec a Ponitrie, ako aj cesty II. triedy č. 507 v smere na Bytču a Púchov po pravom brehu Váhu a č. 583 v smere na Varín a rekreačnú oblasť Vrátnej. Cesta I/18 v smere od Bytče je zaradená do sústavy európskych ciest E 50 (ktorá pokračuje ďalej cez Žilinu v smere na východ po ceste I/18), E 75 (ktorá pokračuje ďalej v smere na sever po ceste I/11) a E 442, ktorá končí v Žiline.

Treba hneď úvodom konštatovať, že pre analýzu zaťaženia jednotlivých úsekov skúmanej trasy existuje viacero podkladov [1,2,3,4,5,7]. Žiaľ v čase spracovania analýzy neboli ešte k dispozícii najnovšie výsledky celoštátneho sčítania z roku 1995. Spracované Dopravnoinžinierske podklady (DIP) [2,3,4,5] pre jednotlivé časti trasy (Dopravoprojekt) nemajú v plnej miere rovnaké členenie dielčích úsekov ako celoštátne sčítanie z roku 1990.

Na úvod analýzy bolo spracované zaťaženie hlavnej cestnej trasy I/11 od Žiliny po štátnu hranicu s ČR, ako aj zaťaženie trasy cesty II/487 v úseku Svrčinovec (odbočka z cesty I/11) až po štátnu hranicu s PR, ako aj príslušných úsekov ciest, zaúčtovaných do tejto skúmanej trasy, zistené pri celoštátnom sčítaní dopravy v roku 1990 [1] a porovnané s udávanými hodnotami zaťaženia v spomínaných DIP pre rok 1995. Tieto hodnoty sú prezentované ako výsledky vykonaných prieskumov v roku 1994-95 a slúžili ako podklad pre prognózu, spracovanú v týchto DIP. Výsledky týchto prieskumov zaťaženia a ich porovnanie je prezentované v tabuľke č. 1. Hodnoty z celoštátneho prieskumu 1990 reprezentujú ročný priemer denných intenzít a sú členené na ľahké (motocykle, osobné autá a dodávky) a ťažké vozidlá (všetky nákladné vozidlá, autobusy, traktory a špeciálne vozidlá). Pri celoštátnom sčítaní dopravy boli zaznamenané aj príviesy nákladných vozidiel a traktorov, taktiež návesy, ale aj kľbové autobusy boli počítané ako autobusy s príviesom. V tabuľke č. 3 sú uvedené len priamo počty motorových vozidiel, teda odpočítané sú už počty príviesov a návesov, nakoľko všetky výpočty prípustných intenzít (aj prognózne výpočty) v zmysle platných noriem STN vychádzajú zo skutočného počtu len motorových vozidiel. V tabuľke sú v samostatnom stĺpci uvedené počty veľmi pomalých vozidiel (traktorov) z ťažkých vozidiel, ktoré sú potrebné pri výpočte prípustných intenzít. V riadkoch sú postupne uvedené hodnoty pre jednotlivé úseky, tak ako boli trasy ciest rozdelené pri uvedenom sčítaní. Takéto detailné členenie je potrebné s ohľadom na výhľadové rozdelenie zaťaženia na diaľnicu a starú trasu, kde ako je z tabuľky zrejme, sú značné rozdiely v intenzitách dopravy a len na základe takéhoto členenia je možné toto rozdelenie vykonať. Obdobne je takéto detailné členenie potrebné aj pre nulový variant, kde je treba posúdiť prípustné intenzity a určiť obdobie nutného rozšírenia (prestavby) cesty. V ďalších stĺpcoch tabuľky sú potom uvedené hodnoty z DIP pre rok 1995 (z vykonaných jednoduchých účelových prieskumov) [2,3,4,5] a nakoniec sú vypočítané rastové koeficienty za uvedené obdobie.

Tabuľka dokumentuje všeobecný nárast intenzít dopravy za sledované obdobie na všetkých úsekoch. Tento rast na základnom cestnom ťahu osciluje medzi hodnotou 1,18 (na troch úsekoch v Čadci) a 1,93 (na úseku medzi Žilinou a Kysuckým Novým

Mestom). Zaujímavejší je už pohľad na dielčie rasty z hľadiska skúmaných druhov vozidiel. Ako je zrejme z tabuľky, podstatne rýchlejšie rástla intenzita ťažkých vozidiel ako ľahkých vozidiel, čo je v rozpore so všeobecne badateľným vývojom, zaznamenaným pri všetkých prieskumoch v iných oblastiach SR. Len na troch úsekoch je koeficient rastu ľahkých vozidiel vyšší, ako u ťažkých vozidiel, pričom rast ľahkých vozidiel osciluje od 1,11 po 1,96, u ťažkých vozidiel naproti tomu od 1,17 po 2,32.

Uvedené Dopravnoinžinierske podklady [2] obsahujú aj výsledky smerových prieskumov, vykonaných 28. júna 1995 na niektorých križovatkách predmetnej trasy. Ide o križovatky cesty I/11 s cestami II/583 (smer Vrátna), II/507 (smer Svedemík), III/01163 (smer K.N.Mesto, Nesluša), II/520 (smer Stará Bystrica), III/01159 (smer Oščadnica) a II/487 (smer Skalité, hran. prechod do PL). Tieto prieskumy boli vykonané po dobu 14 hodín (06-20) a udávajú samozrejme aj intenzity dopravy na príslušných úsekoch ciest. Vyhodnotením týchto prieskumov a prepočtom na celodenné množstvá (koeficientom 1,31, odvodeným z podielu nočných hodín) sa získali údaje pre rok 1995. Tieto sú prezentované v tabuľke č. 2, kde je taktiež vykonané porovnanie s RPDl roku 1990. V tabuľke je v poznámke uvedené, ktoré hodnoty sú vypočítané z križovatkových prieskumov a ktoré sú len odvodené úvahou zo susedných hodnôt, alebo z porovnania s inými údajmi.

Ako je z tabuľky vidieť, na dvoch úsekoch hlavnej trasy je zaznamenaný mierny pokles, na ostatných mierny nárast, najvyšší koeficient rastu je 1,37 na ceste I/11 a 1,45 na ceste II/487 (len z vypočítaných prieskumových hodnôt). Aj koeficienty rastu ľahkých a ťažkých vozidiel zodpovedajú celkovej zistenej tendencii posledných rokov v SR, totiž že rastie predovšetkým intenzita ľahkých vozidiel, u ťažkých vozidiel je zaznamenaná stagnácia alebo pokles intenzít. V tabuľke udávané intenzity korešpondujú aj s hodnotami intenzít na dvoch profiloch [2] cesty I/11, kde bol vykonaný prieskum dotazom o smerovaní vozidiel. Pre cestu II/487 bolo možné z prieskumu určiť len rast na prvom úseku Svrčinovec - Čieme. Ďalšie úseky boli odvodené s ohľadom na skutočnosť, že bol otvorený nový cestný hraničný priechod medzi SR a PR Skalité - Zwardoň, zatiaľ len pre osobnú dopravu a ľahké nákladné vozidlá.

Nakoľko v danom konkrétnom prípade riešenia diaľnice D18 je zrejme, že vývoj budúcich prepravných požiadaviek sa bude vyvíjať ináč pre vlastné riešené územie a ináč pre medzinárodné vzťahy, kde výstavbou predmetného úseku diaľnice, ako súčasť významnej transeurópskej magistrály (TEM) v smere sever - juh, ukázalo sa ako nevyhnutné pristúpiť už v analýze súčasného stavu k rozdielnemu prístupu pre vnútroštátnu dopravu a dopravu zahraničnú, pričom zahraničná bola ešte členená na tranzitnú cez riešené územie a zdrojovú a cieľovú riešeného územia.

Vychádzajúc z existujúcich podkladov sa preto pristúpilo k určeniu vzťahov presahujúcich riešené územie, konkrétne vzťahov tranzitnej dopravy a vonkajších vzťahov, ktoré majú svoj zdroj alebo cieľ v riešenej oblasti, ohraničenej na juhu Žilinou, na severe štátnou hranicou SR. Smerový prieskum vykonaný v roku 1995 na výpadových cestách mesta Žiliny [7], dotazníkový prieskum vykonaný na troch stanovištiach predmetnej trasy taktiež v roku 1995 [2] a štatistické údaje o počte vozidiel prechádzajúcich cez hraničné priechody do ČR a PR umožňovali pomerne s dostatočnou presnosťou určiť tieto vzťahy v súčasnom období.

Z uvedených podkladov je možné dôjsť k nasledujúcim záverom pre súčasné širšie vzťahy roku 1995:

- tranzitné vzťahy juhozápad SR - sever do ČR a PR reprezentujú 700 voz. za deň, z toho ťažké vozidlá 185,

Tab.1 Intenzity dopravy po úsekoch - RPDl 1990 a DIP 1995, ich porovnanie [1 až 5]

Cesta číslo	Sčítacie stanov.	Úsek z - do	Okres	Dĺžka úseku km	Zaťaženie RPDl 1990				Zaťaženie 1994 (DIP)				Koeficienty rastu 1994/1990			Vef. p.v. 1990
					Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	1994/1990			
													Ľ.v.	Ť.v.	Celkom	
I/11	9-0301	Žilina, mimoútr.križ. I/18-križ. II/583	ZA	1.15	7586	3899	11585	33.66								76
	9-0302	Žilina, križ. II/583-križ. II/507	ZA	0.45	8773	3293	12066	27.29								47
	9-0309	Žilina, križ. II/507-hranica okr. ZA, CA	ZA	4.75	4322	1548	5870	26.37	6802	3200	10002	31.99	1.57	2.07	1.70	11
	9-0308	hr. okr. ZA, CA-zač. intrav. K.N. Mesto	CA	2.60	3818	1377	5195	26.51	6802	3200	10002	32.00	1.78	2.32	1.93	5
	9-0292	zač. intrav. Kys. N. Mesto-odb. 01183	CA	0.45	5365	1819	6984	23.18	6802	3200	10002	34.99	1.27	1.98	1.43	34
	9-0291	odb. 01183-koniec iv. Kys. N. Mesto	CA	0.70	3922	1422	5344	26.61	4480	2108	6588	30.00	1.14	1.48	1.23	28
	9-0290	koniec iv. Kys. N. Mesto-K. Lieskovec	CA	4.60	3984	1512	5496	27.51	4480	2108	6588	30.01	1.12	1.39	1.20	20
	9-0280	Kys. Lieskovec-Krásno n. Kysucou	CA	8.10	3235	1218	4453	27.35	4480	2108	6588	30.00	1.38	1.73	1.48	7
	9-0270	Krásno n. Kysucou-odb. Ošadnica	CA	2.40	4386	1887	6275	30.07	4924	2650	7574	30.00	1.12	1.40	1.21	12
	9-0271	odb. Ošadnica-zač. intrav. Čadca	CA	3.30	5699	1943	7642	25.43	6376	2732	9108	29.99	1.12	1.41	1.19	15
	9-0272	zač. intrav. Čadca-centrum	CA	1.35	6993	2569	9562	26.87	7880	3378	11258	29.99	1.13	1.31	1.18	19
	9-0273	Čadca, centrum-križ. II/487	CA	0.70	7009	2525	9534	26.48	7844	3362	11206	33.10	1.12	1.33	1.18	22
	9-0261	Čadca, križ. II/487-žel. nadjazd	CA	1.00	4912	1670	6582	25.37	5458	2338	7794	30.00	1.11	1.40	1.18	13
	9-0262	Čadca, žel. nadjazd-koniec intrav. Čadca	CA	1.55	3661	1679	5340	31.44	4604	1972	6576	29.99	1.26	1.17	1.23	39
	9-0260	kon. intrav. Čadca-Svrčinovec	CA	1.75	2967	904	3871	23.35	3282	1406	4688	29.99	1.11	1.56	1.21	17
	9-0269	Svrčinovec-št. hranica CZ	CA	2.15	2226	777	3003	25.87	2490	1232	3722	33.10	1.12	1.59	1.24	3
II/487	9-4750	Svrčinovec, križ. I/11-Čierne	CA	7.55	599	328	927	35.38	944	400	1344	29.76	1.58	1.22	1.45	23
	9-4751	Čierne-zač. intrav. Skalité	CA	3.20	479	268	748	35.96	646	430	1076	39.96	1.35	1.50	1.44	20
	9-4752	intravilán Skalité	CA	3.70	310	222	532	41.73	440	360	800	45.00	1.42	1.62	1.50	56
	9-4759	koniec intrav. Skalité-št. hranica PL	CA	1.05	188	157	345	45.51	368	156	524	29.77	1.96	0.99	1.52	38
II/487	9-1122	Čadca, križ. II/11-Rakové	CA	4849	1426	6275	22.73	5080	2178	7258	30.01	1.05	1.53	1.16		
O1159	9-3531	križovatka I/11-Ošadnica	CA		1133	839	1972	42.55	1234	1052	2286	46.02	1.09	1.25	1.16	
II/520	9-1136	križovatka I/11-St. Bystrica	CA	882	498	1380	36.09	970	632	1602	39.45	1.10	1.27	1.16		
O1163	9-3521	križovatka I/11-Kys. Nové Mesto	CA	3004	1182	4186	28.24									
II/507	9-2281	križovatka I/11-koniec Pov. Chlmca	ZA	4555	2127	6682	31.83									
II/583	9-3501	križovatka I/11-koniec intrav. Žilina	ZA	2824	1506	4330	34.78	3790	2522	6328	39.85	1.34	1.67	1.46		

Tab.2 Intenzity dopravy po úsekoch - RPD1 1990 a DIP 1995 (križovatkové prieskumy), ich porovnanie [1,2]

Cesta číslo	Sčítacie stanov.	Úsek z - do	Okres	Dĺžka úseku km	Zaťaženie RPD1 1990				Zaťaženie 1995 (DIP)				Koeficienty rastu 1995/1990			Val. p.v. 1990
					Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	L.v.	Ť.v.	Σ	
I/11	9-0301	Žilina, mimoútr. križ. I/18-križ. II/583	ZA	1.15	7688	3099	11585	33.66	11918	3295	15213	21.66	1.55	0.85	1.31	z prieskumu
	9-0302	Žilina, križ. II/583-križ. II/507	ZA	0.45	8773	3293	12066	27.29	10153	2746	12899	21.29	1.16	0.83	1.07	z prieskumu
	9-0306	Žilina, križ. II/507-hr. okr. ZA, CA	ZA	4.75	4322	1548	5870	26.37	6358	1690	8048	21.00	1.47	1.09	1.37	z prieskumu
	9-0308	hr. okr. ZA, CA-zač. intrav. K.N. Mesto	CA	2.60	3818	1377	5195	26.51	5650	1550	7200	21.53	1.48	1.13	1.39	odvodene
	9-0292	zač. iv. Kys. N. Mesto-odb. 01183	CA	0.45	5365	1619	6984	23.18	6279	1767	8046	21.96	1.17	1.09	1.15	z prieskumu
	9-0291	odb. 01183-koniec iv. Kys. N. Mesto	CA	0.70	3922	1422	5344	26.61	4392	1502	5894	25.48	1.12	1.06	1.10	z prieskumu
	9-0290	koniec iv. Kys. N. Mesto-K. Lieskovec	CA	4.60	3984	1512	5496	27.51	4200	1430	5630	25.40	1.05	0.95	1.02	odvodene
	9-0280	Kys. Lieskovec-Krásno n.K.	CA	8.10	3235	1218	4453	27.35	4002	1357	5359	25.32	1.24	1.11	1.20	z prieskumu
	9-0270	Krásno n.K.-odb. Ošadnica	CA	2.40	4388	1887	6275	30.07	4588	1737	6325	27.46	1.05	0.92	1.01	z prieskumu
	9-0271	odb. Ošadnica-zač. intrav. Čadca	CA	3.30	5699	1943	7642	25.43	5161	2274	7435	30.59	0.91	1.17	0.97	z prieskumu
	9-0272	zač. intrav. Čadca-centrum	CA	1.35	6993	2569	9562	26.87	6713	2697	9411	28.66	0.96	1.05	0.98	odvodene
	9-0273	Čadca, centrum-križ. II/487	CA	0.70	7009	2525	9534	26.48	7009	2525	9534	26.48	1.00	1.00	1.00	odvodene
	9-0261	Čadca, križ. II/487-žel. nadjazd	CA	1.00	4912	1670	6582	25.37	5108	1670	6778	24.64	1.04	1.00	1.03	odvodene
	9-0262	Čadca, žel. nadjazd-kon. intrav. Čadca	CA	1.65	3661	1679	5340	31.44	3807	1629	5436	29.96	1.04	0.97	1.02	odvodene
	9-0260	kon. intrav. Čadca-Svrčinovec	CA	1.75	2967	904	3871	23.35	3109	816	3925	20.79	1.05	0.90	1.01	z prieskumu
	9-0269	Svrčinovec-št. hranica CZ	CA	2.15	2226	777	3003	25.87	2246	713	2959	24.10	1.01	0.92	0.99	z prieskumu
II/487	9-4750	Svrčinovec, križ. I/11-Čierne	CA	7.55	599	328	927	35.38	944	400	1344	29.76	1.58	1.22	1.45	z prieskumu
	9-4751	Čierne-zač. intrav. Skalité	CA	3.20	479	289	768	35.96	819	309	1128	27.39	1.71	1.15	1.51	odvodene
	9-4752	intravilán Skalité	CA	3.70	310	222	532	41.73	650	262	912	28.73	2.10	1.18	1.71	odvodene
	9-4759	koniec iv. Skalité-št. hranica PL	CA	1.05	188	157	345	45.51	528	197	725	27.17	2.81	1.26	2.10	odvodene
II/487	9-1122	Čadca, križ. I/11-Rakové	CA	4.649	1426	6275	22.73									
O1159	9-3531	križovatka I/11-Ošadnica	CA	1133	839	1972	42.55	1552	698	2250	31.02	1.37	83	1.14		
II/520	9-1136	križovatka I/11-St. Bystrica	CA		882	498	1380	38.09	1208	539	1747	30.85	1.37	1.08	1.27	z prieskumu
O1163	9-3521	križovatka I/11-Kys. Nové Mesto	CA		3004	1182	4186	28.24	4305	901	5206	17.31	1.43	76	1.24	z prieskumu
II/507	9-2281	križovatka I/11-koniec Pov. Chimca	ZA		4555	2127	6682	31.83	4104	1128	5232	21.56	90	53	78	z prieskumu
II/583	9-3501	križovatka I/11-koniec iv. Žilina	ZA		2824	1508	4330	34.78	3791	965	4756	20.29	1.34	64	1.10	z prieskumu

Tab.3 Výsledné intenzity po úsekoch a v členení podľa vzťahov pre rok 1995, použité ako podklad pre prognózu

Cesta číslo	Sčítacie stanov.	Úsek z - do	Okres	Dĺžka úseku km	Zaťaženie 1995 (24 h)				Zač. bez tranzitu PL+CR				Zač. zo Z+C dopr. do PL+CR				Zaťaž. bez vzť. k PL+CR			
					Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %	Lahká voz.	Ťažká voz.	Suma voz.	Ť.v. v %
I/11	9-0301	Žilina, mimoútr. križ. I/18-križ. II/583	ZA	1.15	11918	3295	15213	21.66	10903	2860	13763	20.78	392	52	444	10511	2808	13319	21.08	
	9-0302	Žilina, križ. II/583-križ. II/507	ZA	0.45	10153	2746	12899	21.29	9138	2311	11449	20.19	392	52	444	8746	2259	11005	20.53	
	9-0306	Žilina, križ. II/507-hr. okr. ZA, CA	ZA	4.75	6358	1690	8048	21.00	5343	1255	6598	19.02	392	52	444	4951	1203	6154	19.55	
	9-0308	hr. okr. ZA, CA-zač. intrav. K.N. Mesto	CA	2.60	5650	1550	7200	21.53	4635	1115	5750	19.39	392	52	444	4243	1063	5306	20.03	
	9-0292	zač. iv. Kys. N. Mesto-odb. 01183	CA	0.45	6279	1767	8046	21.96	5264	1332	6596	20.19	392	52	444	4872	1280	6152	20.81	
	9-0291	odb. 01183-koniec iv. Kys. N. Mesto	CA	0.70	4392	1502	5894	25.48	3377	1067	4444	24.01	484	62	528	2913	1005	3918	25.65	
	9-0290	koniec iv. Kys. N. Mesto-K. Lieskovec	CA	4.60	4200	1430	5630	25.40	3185	995	4180	23.60	484	62	528	2721	933	3654	25.53	
	9-0280	Kys. Lieskovec-Krásno n.K.	CA	8.10	4002	1357	5359	25.32	2887	922	3809	23.59	484	62	528	2523	880	3383	25.42	
	9-0270	Krásno n.K.-odb. Ošadnica	CA	2.40	4588	1737	6325	27.46	3573	1202	4875	26.71	542	72	614	3031	1230	4261	28.87	
	9-0271	odb. Ošadnica-zač. intrav. Čadca	CA	3.30	5161	2274	7435	30.59	4148	1638	5886	30.73	550	73	623	3596	1766	5362	32.94	
	9-0272	zač. intrav. Čadca-centrum	CA	1.35	6713	2697	9411	28.66	5698	2262	7961	28.42	776	103	879	4922	2159	7082	30.49	
	9-0273	Čadca, centrum-križ. II/487	CA	0.70	7009	2525	9534	26.48	5994	2090	8084	25.85	1003	133	1136	4991	1957	6948	28.17	
	9-0261	Čadca, križ. II/487-žel. nadjazd	CA	1.00	5108	1670	6778	24.64	4093	1235	5328	23.18	1173	156	1329	2920	1079	3999	26.08	
	9-0262	Čadca, žel. nadjazd-kon. intrav. Čadca	CA	1.65	3807	1629	5436	29.96	2792	1194	3986	29.95	1173	156	1329	1619	1038	2657	39.05	
	9-0260	kon. intrav. Čadca-Svrčinovec	CA	1.75	3108	816	3925	20.79	2094	361	2455	15.39	1173	156	1329	821	225	1148	19.63	
	9-0269	Svrčinovec-št. hranica CZ	CA	2.15	2246	713	2959	24.10	1281	298	1579	18.87	1105	185	1270	176	133	309	43.04	
		hraničný prechod do CZ							1105	168	1270	12.89	1105	165	1270	0	0	0		
	II/487	9-4750	Svrčinovec, križ. I/11-Čierne	CA	7.55	944	400	1344	29.76	894	380	1274	29.83	285	25	310	809	355	964	36.83
	9-4751	Čierne-zač. intrav. Skalité	CA	3.20	819	309	1128	27.39	759	289	1048	27.32	285	25	310	484	264	748	35.28	
	9-4752	intravilán Skalité	CA	3.70	650	262	912	28.73	600	242	842	28.74	285	25	310	315	217	532	40.79	
	9-4759	koniec iv. Skalité-št. hranica PL	CA	1.05	528	197	725	27.17	478	177	655	27.02	285	25	310	193	152	345	44.06	
		hraničný prechod do PL							285	25	310	8.06	285	25	310	0	0	0		

- tranzitné vzťahy východ SR - sever do ČR a PR reprezentujú 750 voz./deň, z toho ťažké vozidlá 250,
- zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia v smere na PR a ČR predstavujú 1580 voz./deň, z toho ťažké vozidlá 190,
- zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia v smere na juhozápad predstávajú 95 voz./deň, z toho ťažké vozidlá 24,
- zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia v smere na východ predstavujú 331 voz./deň, z toho ťažké vozidlá 87.

Každopádne treba predpokladať, že prvé tri vzťahy cez hranice SR do PR a ČR sa budú v budúcnosti vyvíjať celkom ináč, ako bežné vzťahy riešeného územia, ku ktorým je potrebné priradiť aj medziregionálne vzťahy, čiže vzťahy riešeného územia s ostatnými oblasťami SR, uvedenými v posledných dvoch odrážkach.

V tabuľke č.3 sú spracované výsledné intenzity pre rok 1995, ktoré boli použité ako podklad pre vlastnú prognózu výhľadového zaťaženia. Pre výsledné zaťaženie úsekov sa použili hodnoty odvodené v tabuľke č.2, ktoré sa javili ako podstatne hodnotnejšie ako hodnoty udávané v tabuľke č.1. V tabuľke č.3 je ďalej súbor údajov pre zaťaženie jednotlivých úsekov po odpočítaní tranzitu cez riešené územie do PR a ČR, teda sumárne 1450 vozidiel/deň, z toho 1015 ľahkých a 435 ťažkých vozidiel. Nasleduje súbor údajov o zaťažení úsekov trasy zo zdrojových a cieľových vzťahov riešeného územia k zahraničiu (PR a ČR), ktorý je po trase odvodený z rozloženia obyvateľstva riešeného územia. Nakoniec je to súbor údajov o intenzite po úsekoch, po oprostí o uvedené vzťahy tranzitné cez riešené územie do PR a ČR, ako aj zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia do týchto štátov, teda intenzity vyvolané vzťahmi vo vnútri riešeného územia a riešeného územia s ostatným Slovenskom.

Záverom k tejto kapitole je potrebné ešte raz zdôrazniť, že údaje pre rok 1995, ktorý bol analyzovaný ako súčasný stav, boli prevzaté z krátkodobých prieskumov, vykonaných v rámci Dopravnoinžinierskych podkladov, nakoľko ešte neboli k dispozícii výsledky celoštátneho ščítania dopravy z roku 1995. Predbežné výsledky tohoto prieskumu boli spracovateľom k dispozícii až v priebehu mesiaca apríl, v čase keď už s ohľadom na rozpracovanosť úlohy nebolo možné vychádzať z týchto výsledkov. V tabuľke č.4 je však spracované porovnanie RPD 1990 a 1995 z celoštátneho ščítania, s použitými intenzitami pre výpočet výhľadových intenzít v tomto zámere a intenzitami podľa Dopravnoinžinierskych podkladov. Z tabuľky je vidieť, že v zámere použité intenzity, odvodené z krížovatkových prieskumov [2] sú podstatne bližšie k RPD 1995, ako hodnoty použité pre prognózu v DIP [2-5]. Na konci tabuľky sú vypočítané aj základné štatistické hodnoty trasy, ktoré dokazujú vhodnosť použitých údajov v analýze súčasného stavu.

3 PROGNOZA ROZVOJA CESTNEJ DOPRAVY

Prognóza je spracovaná v zmysle osnovy práce pre roky 2005, 2015 a 2025. Bola spracovaná na základe uvedených dostupných podkladov [1 až 8], ako aj v zmysle spomínanej dohody medzi ministerstvami SR a PR, ktorá svedčí o význame, aký tejto transeurópskej magistrále obe krajiny vo výhľade pripisujú. Nulový variant naproti tomu je vypočítaný z predpokladov rovnomerného nárastu dopravy, nakoľko v tom prípade sa neočakáva mimoriadny rast intenzity dopravy na tejto trase, pretože nedôjde k zvýhodneniu pri jej použití.

3.1 Prognóza pre nulový variant

Nulový variant predpokladá, že sa nebude realizovať diaľnica D18 a doprava v riešenom území sa bude prevádzkovať na existujúcej cestnej sieti. Pre nulový variant sa predpokladá zhruba rovnaký nárast vzťahov zahraničných i vnútroštátnych, pretože nie sú dané predpoklady preferencie určitých vzťahov, alebo zmeny existujúcich vzťahov. Podkladom pre určenie predpokladaného rastu intenzity dopravy pre jednotlivé návrhové obdobia u nulového variantu boli údaje o očakávanom rozvoji okresov Žilina a Čadca z [6] a zo spracovanej Urbanistickej štúdie VÚC okresov Žilina a Čadca [10] (AAA-Kropitz a kol., Žilina 1995). V oblasti Žiliny sa použili tiež výsledky spomínaného smerového prieskumu [7]. Vypočítané matice smerovania dopravy v oblasti Žiliny pre jednotlivé návrhové obdobia nulového variantu sú dokumentované v tabuľke č.5. Všetky tieto údaje viedli nakoniec k určeniu regionálnych rastových koeficientov pre jednotlivé návrhové obdobia. V tabuľke č.6 sú potom prezentované výhľadové intenzity po úsekoch pre jednotlivé návrhové obdobia pre nulový variant. U nulového variantu nebolo potrebné počítať samostatne zahraničné vzťahy, nakoľko v prípade že sa diaľnica nebude realizovať, ostávajú tieto vzťahy nezmenené a nenastane predpokladaný jav prechodu určitých vzťahov na novú, výhodnejšiu trasu. Aj rastové koeficienty pre jednotlivé návrhové obdobia u nulového variantu sú o niečo nižšie ako u diaľničného variantu, nakoľko v tomto prípade zasa dochádza pri preťažovaní cesty k javu, že si časť vodičov nachádza pre svoju jazdu inú, menej zaťaženú trasu, resp. preťaženosť ciest odrádza od vykonania niektorých menej dôležitých ciest. V tabuľke č.6 udávané intenzity sú už podkladom pre posúdenie prípustných intenzít jednotlivých úsekov v jednotlivých návrhových obdobiach pre nulový variant. Na obrázku č.1 je spracovaný kartogram zaťaženia cesty I/11 v riešenom území pre nulový variant po úsekoch.

3.2 Prognóza pri realizácii diaľnice

Navrhovaná trasa diaľnice D 18 má dva variantné úseky a to jeden v priestore Žiliny, druhý v priestore Čadce. V oblasti Žiliny tzv. západný variant pripojenia diaľnice D18 na diaľnicu D1 v priestore Hričovského Podhradia (variant I) a východný variant pripojenia diaľnice D1 v priestore Višňového (variant II). Od Kysuckého Nového Mesta po odbočku na Oščadnicu je trasa riešená v údolí rieky Kysuce invariante. Variantné riešenia sú opäť vo vedení trasy severne a to variant Čadca (západný), ktorý prechádza obchvatom východne od Čadce, smerom na Svrčinovec a ďalej údolím Skalítanky na opačnom (severnom) svahu ako dnešná cesta II/487 k hraničnému priechodu Skalité (variant III). Druhý variant (východný) je vedený údolím Oščadnice a Vreščovky a východne od Skalitého sa spája so západnou trasou pred hraničným priechodom do PR (variant IV). Uvedené varianty sú predmetom posúdenia.

Tab. 4 Porovnanie RPDI 1990 a 1995 s použitými intenzitami pre výpočet v zámere a intenzitami podľa DIP [2-5]

Cesta SKI-taci Úsek z - do číslo úseku	Ok- Dĺžka res úseku v km	Zaťaženie RPDI 1990					Zaťaženie RPDI 1995					K rastu RPDI 1995/1990		Zaťaženie 1995 (Záměr)					K rastu (Záměr) 1995/1990		Zaťaženie 1995 (DIP)					K rastu (DIP) 1995/1990		DIP/ RPDI				
		Lahké	Ťažké	Suma	Ť.v.	Vpv.	Lahké	Ťažké	Suma	Ť.v.	Vpv.	Ť.v.	Ť.v.	Suma	Lahké	Ťažké	Suma	Ť.v.	Vpv.	Ť.v.	Ť.v.	Suma	1995	Lahké	Ťažké	Suma	Ť.v.		Vpv.	Ť.v.	Suma	1995
I/11 9-0301 Žilina, križ. I/10-križ. II/503	ZA 1.15	7606	3899	11505	33.66	76	14607	3153	17760	17.75	31	1.90	.81	1.53	11918	3295	15213	21.66	1.55	.85	1.31	.86	6802	3200	10112	31.65	.88	.82	.87	.57		
9-0302 Žilina, križ. II/503-križ. II/507	ZA .45	8773	3293	12066	27.29	47	11420	2420	13840	17.49	20	1.30	.73	1.15	10153	2746	12899	21.29	1.16	.83	1.07	.93	6802	3200	10112	31.65	.78	.97	.84	.73		
9-0309 Žilina, hr. II/507-hr. okr. ZA, CA	ZA 4.75	4322	1548	5870	26.37	11	6225	1471	7696	19.11	5	1.44	.95	1.31	6358	1690	8048	21.00	1.47	1.09	1.37	1.05	6802	3200	10112	31.65	1.57	2.07	1.72	1.31		
9-0308 hr. okr. ZA, CA-zač. iv. Kys. N. Mesto	CA 2.60	3818	1377	5195	26.51	5	5807	1260	7067	17.83	3	1.52	.92	1.36	5650	1590	7200	21.53	1.48	1.13	1.39	1.02	6802	3200	10112	31.65	1.78	2.32	1.95	1.43		
9-0292 zač. iv. Kys. N. Mesto-odb. 01103	CA .45	5365	1619	6984	23.18	34	6406	1328	7934	16.74	11	1.23	.82	1.14	6279	1767	8046	21.96	1.17	1.09	1.15	1.01	6802	3200	10112	31.65	1.27	1.98	1.45	1.27		
9-0291 odb. 01103-koniec iv. K.N. Mesto	CA .70	3922	1422	5344	26.61	28	4526	1162	5688	20.43	15	1.15	.82	1.06	4392	1502	5894	25.48	1.12	1.06	1.10	1.04	4480	2108	6588	32.00	1.14	1.48	1.23	1.16		
9-0290 koniec iv. K.N. Mesto-K. Lieskovec	CA 4.60	3984	1512	5496	27.51	20	5257	1223	6480	18.87	17	1.32	.81	1.18	4200	1430	5630	25.40	1.05	.95	1.02	.87	4480	2108	6588	32.00	1.12	1.39	1.20	1.02		
9-0280 Kys. Lieskovec-Krásno n. K.	CA 8.10	3235	1218	4453	27.35	7	4128	887	5015	17.69	4	1.28	.73	1.13	4002	1357	5359	25.32	1.24	1.11	1.20	1.07	4480	2108	6588	32.00	1.38	1.73	1.48	1.31		
9-0270 Krásno n. K.-odb. OBČadnica	CA 2.40	4388	1887	6275	30.07	12	5069	1306	6375	20.49	8	1.16	.69	1.02	4588	1737	6325	27.46	1.05	.92	1.01	.99	4924	2650	7574	34.99	1.12	1.40	1.21	1.19		
9-0271 odb. OBČadnica-zač. intrv. Čadca	CA 3.30	5699	1943	7642	25.43	15	6155	1417	7572	18.71	8	1.08	.73	.99	5161	2274	7435	30.59	.91	1.17	.97	.98	6376	2732	9108	30.00	1.12	1.41	1.19	1.20		
9-0272 zač. intrv. Čadca-centrum	CA 1.35	6993	2569	9562	26.87	19	8000	1781	9781	18.21	14	1.14	.69	1.02	6713	2697	9411	28.66	.96	1.05	.98	.96	7880	3378	11258	30.01	1.13	1.31	1.18	1.15		
9-0273 centrum-križ. II/487	CA .70	7009	2525	9534	26.48	22	7898	1811	9709	18.65	15	1.13	.72	1.02	7009	2525	9534	26.48	1.00	1.00	1.00	.98	7844	3362	11206	30.00	1.12	1.33	1.18	1.15		
9-0261 križ. II/487-žel. nadjazd	CA 1.00	4912	1670	6582	25.37	13	6358	1226	7584	16.17	8	1.29	.73	1.15	5108	1670	6778	24.64	1.04	1.00	1.03	.89	5456	2338	7794	30.00	1.11	1.40	1.18	1.03		
9-0262 žel. nadjazd-kon. intrv. Čadca	CA 1.55	3661	1679	5340	31.44	39	3964	891	4855	18.35	19	1.08	.53	.91	3807	1629	5436	29.96	1.04	.97	1.02	1.12	4604	1972	6576	29.99	1.26	1.17	1.23	1.35		
9-0260 kon. intrv. Čadca-Svrčinovec	CA 1.75	2967	904	3871	23.35	17	3068	664	3732	17.79	10	1.03	.73	.96	3109	816	3925	20.79	1.05	.90	1.01	1.05	3282	1406	4688	29.99	1.11	1.56	1.21	1.26		
9-0269 Svrčinovec-Bt. hr. CZ	CA 2.15	2224	777	3003	25.87	3	2081	477	2558	18.65	4	.93	.61	.85	2246	713	2959	24.18	1.01	.92	.99	1.16	2490	1232	3722	33.10	1.12	1.59	1.24	1.46		
II/487 9-4750 Svrčinovec-Čierne	CA 7.50	599	328	927	35.38	23	1151	242	1393	17.37	20	1.92	.74	1.50	944	400	1344	29.76	1.58	1.22	1.45	.96	944	400	1344	29.76	1.58	1.22	1.45	.96		
9-4751 Čierne-zač. intrv. Skalitz	CA 3.20	479	269	748	35.96	20	848	231	1079	21.41	20	1.77	.86	1.44	819	309	1128	27.39	1.71	1.15	1.51	1.05	646	430	1076	39.96	1.35	1.60	1.44	1.00		
9-4752 intravilán Skalitz	CA 3.70	310	222	532	41.73	56	687	175	862	20.30	35	2.22	.79	1.62	650	262	912	28.73	2.10	1.18	1.71	1.06	440	360	800	45.00	1.42	1.62	1.50	.93		
9-4759 koniec iv. Skalitz-Bt. hr. PL	CA 1.05	188	157	345	45.51	38	498	131	629	20.83	48	2.65	.83	1.82	528	197	725	27.17	2.81	1.25	2.10	1.15	368	156	524	29.77	1.96	.99	1.52	.83		
Štatistické hodnoty trasy																																
priemer na celej trase		29.60					18.64					1.43		25.47					1.32		32.34					1.27						
maximálna odchýlka +		45.51					21.41					2.65		30.59					2.81		45					1.96						
maximálna odchýlka -		23.18					16.17					.93		20.79					.91		29.76					.78						
merodadná odchýlka		6.00					1.42					.45		3.26					.47		3.80					.29						
štvorec merodadnej odchýlky		36.02					2.01					.20		10.61					.22		14.47					.08						
Údaje intenzít numerických úsekov																																
II/487 9-1122 križ. I/11-Čadca-Bakové	CA	4849	1426	6275	22.73	14	6687	1131	7818	14.47	16	1.38	.79	1.25	1552	698	2250	31.02	1.37	.83	1.14	1.38	1234	1052	2286	46.02	1.09		1.25	1.16	1.40	
01159 9-3531 križ. I/11-OBČadnica	CA	1133	839	1972	42.55	81	1322	310	1632	19.00	30	1.17	.37	.83	1208	539	1747	30.85	1.37	1.08	1.27	.93										
II/520 9-1136 križ. I/11-St. Bystrica	CA	882	498	1380	36.09	13	4493	380	1873	20.29	6	1.69	.76	1.36	4305	901	5206	17.31	1.43	.76	1.24	.91										
01163 9-3521 križ. I/11-Kys. Nové Mesto	CA	3004	1182	4186	28.24	56	4762	928	5690	16.31	15	1.59	.79	1.36	4305	901	5206	17.31	1.43	.76	1.24	.91										
II/507 9-2281 križ. I/11-koniec Pov. Chľuva	ZA	4555	2127	6682	31.83	51	3327	989	4316	22.91	12	.73	.46	.65	4104	1128	5232	21.56	.90	.53	.78	1.21										
II/503 9-3501 križ. I/11-koniec intrv. Žilina	ZA	2824	1506	4330	34.78	17	3895	978	4873	20.07	8	1.38	.65	1.13	3791	965	4756	20.29	1.34	.64	1.10	.98										

Tab.5 Súčasné a výhľadové smerovanie dopravy v oblasti Žiliny - nulový variant

	Ľahké vozidlá									Ťažké vozidlá									Suma vozidiel									
	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzil	Žilina	Suma	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzil	Žilina	Suma	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzil	Žilina	Suma	
1995																												
Bytča	-	162	1949	166	586	53	2916	5592	8508	-	65	931	61	209	20	1286	1741	3027	-	227	2880	227	795	73	4202	7333	11535	
Rajec		-	187	91	198	60	898	4387	5085		-	84	44	124	31	348	1068	1418		-	271	135	322	91	1046	5455	6501	
Martin			-	109	744	117	3106	6038	9144			-	41	337	43	1436	2117	3553			-	150	1081	160	4542	8155	12667	
Vrátna				-	130	114	810	3160	3770				-	65	64	275	901	1176				-	195	178	885	4061	4946	
Čadca					-	241	1899	4415	6315					-	67	802	888	1690					-	308	2701	5304	8005	
Púchov						-	585	2422	3007						-	225	636	861						-	810	3058	3866	
Celkom							9814	26015	35829							4372	7351	11723							14186	33366	47552	
2005																												
Bytča	-	280	3356	287	1012	92	5036	9512	14549	-	108	1552	102	348	33	2143	2851	4995	-	388	4918	388	1360	125	7179	12364	19543	
Rajec		-	323	157	342	104	1206	7490	8695		-	140	73	207	52	580	1756	2336		-	463	230	549	155	1785	9246	11032	
Martin			-	188	1285	202	5364	10272	15638			-	68	562	72	2393	3469	5852			-	257	1847	274	7757	13741	21499	
Vrátna				-	225	197	1054	5393	6447				-	108	107	458	1482	1940				-	333	304	1512	6875	8387	
Čadca					-	416	3280	7519	10799					-	112	1337	1452	2789					-	528	4616	8971	13587	
Púchov						-	1010	4132	5142						-	375	1046	1421						-	1385	5177	8563	
Celkom							18950	44318	61268							7295	12057	19343							24236	56375	80811	
2015																												
Bytča	-	402	4831	411	1452	131	7228	13447	20674	-	152	2184	143	490	47	3017	3945	6962	-	554	7015	555	1943	178	10245	17392	27637	
Rajec		-	463	226	491	149	1730	10628	12357		-	197	103	291	73	816	2440	3287		-	661	329	782	221	2546	13067	15613	
Martin			-	270	1844	290	7699	14521	22220			-	96	791	101	3369	4803	8172			-	366	2635	391	11067	19324	30362	
Vrátna				-	322	283	1512	7649	9161				-	152	150	646	2060	2705				-	475	433	2157	9709	11856	
Čadca					-	597	4707	10639	15345					-	157	1881	2006	3887					-	755	6588	12644	19232	
Púchov						-	1450	5857	7307						-	528	1452	1980						-	1978	7309	9267	
Celkom							24325	62739	87064							10257	16706	26963							34582	79446	114027	
2025																												
Bytča	-	511	6143	523	1847	167	9191	16844	26034	-	189	2704	177	507	58	3735	4801	8536	-	699	8847	700	2454	225	12926	21645	34571	
Rajec		-	589	287	624	189	2200	13360	15560		-	244	128	360	90	1011	2982	3993		-	833	415	984	279	3211	16342	19553	
Martin			-	344	2345	369	9789	18191	27981			-	119	979	125	4171	5848	10019			-	463	3324	494	13960	24040	38000	
Vrátna				-	410	359	1923	9614	11536				-	189	185	799	2518	3316					-	599	545	2721	12131	14853
Čadca					-	760	5985	13339	19324					-	195	2329	2436	4766					-	954	8315	15775	24090	
Púchov						-	1844	7358	9201						-	654	1774	2428						-	2497	9132	11629	
Celkom							30932	78705	109637							12899	20360	33059							43631	99065	142606	

Tab.6 Výhľadové intenzity po úsekoch pre návrhové obdobie - nulový variant

Cesta číslo	Sčít. úsek	Úsek z – do	Okr.	Dĺžka úseku km	Zaťaženie 1995			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2015			Zaťaženie 2025			Koeficienty rastu k 1995												Podiel ťažkých voz. v % ách			
					Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Ľahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	2005			2015			2025			1995	2005	2015	2025			
																	L.v.	T.v.	Suma	L.v.	T.v.	Suma	L.v.	T.v.	Suma							
I/1	9-0301	m.Okr.križ.II/18-križ.II/583	ZA	1.15	11918	3295	15213	19414	5231	24645	27109	7120	34229	33913	8693	42596	1.63	1.59	1.62	2.27	2.16	2.25	2.89	2.64	2.80	21.65	21.23	20.80	20.39			
	9-0302	križ.II/583-križ.II/507	ZA	0.45	10153	2746	12899	16945	4467	21412	23910	6145	30055	29912	7495	37497	1.67	1.63	1.68	2.35	2.24	2.33	2.95	2.73	2.90	21.29	20.86	20.45	20.04			
	9-0309	križ.II/507-hr.okr.ZA-CA	ZA	4.75	6358	1690	8048	10866	2616	13662	15420	3695	19315	19372	4772	24144	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.05	2.82	3.00	21.00	20.58	20.17	19.76			
	9-0308	hr.o.ZA-CA-hr.m.K.N.Mesto	CA	2.60	5650	1550	7200	8658	2582	12240	13707	3573	17280	17223	4377	21680	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.05	2.82	3.00	21.53	21.10	20.68	20.28			
	9-0292	hr.m.K.N.Mesto-odb.01183	CA	0.45	6279	1767	8046	10606	2909	13517	14520	3968	19808	18702	4873	23575	1.69	1.65	1.68	2.38	2.26	2.35	2.96	2.76	2.93	21.96	21.52	21.09	20.67			
	9-0291	odb.01183-hr.m.K.N.Mesto	CA	0.70	4392	1502	5894	7517	2502	10020	10684	3462	14148	13441	4241	17692	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.06	2.82	3.00	25.48	24.97	24.47	23.98			
	9-0290	hr.m.K.N.Mesto-K.Liepkovec	CA	4.60	4200	1430	5630	7189	2382	9571	10216	3298	13512	12852	4038	18890	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.06	2.82	3.00	25.40	24.89	24.39	23.91			
	9-0280	Kys.Liepkovec-Krásno n.K.	CA	8.10	4002	1357	5359	6850	2261	9110	9734	3128	12862	12246	3832	16077	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.06	2.82	3.00	25.32	24.82	24.32	23.83			
	9-0270	Krásno n.K.-odb.Oščadnica	CA	2.40	4568	1737	6326	7859	2894	10783	11176	4004	15186	14070	4905	19975	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.07	2.82	3.00	27.46	26.91	26.37	25.85			
	9-0271	odb.Oščadnica-zač.hr.CA	CA	3.30	5151	2274	7425	8851	3789	12640	13603	5241	17844	15884	6421	22305	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.08	2.82	3.00	30.59	29.97	29.37	28.79			
	9-0272	zač.hr.Cadca-centrum	CA	1.35	6713	2697	9411	11166	4362	15528	15823	6010	21633	19585	7236	26821	1.66	1.62	1.65	2.36	2.23	2.32	2.92	2.68	2.85	26.86	26.09	25.53	24.96			
	9-0273	centrum-križ.II/467	CA	0.70	7009	2525	9534	11640	4083	15731	16493	5826	22119	20399	6773	27172	1.66	1.62	1.65	2.35	2.23	2.32	2.91	2.68	2.85	26.48	25.95	25.44	24.93			
9-0261	križ.II/467-žel.nadjazd	CA	1.00	6108	1670	6778	8741	2782	11523	12419	3649	16268	15620	4715	20339	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.06	2.82	3.00	24.51	24.14	23.66	23.19				
9-0262	žel.nadjazd-kon.intr.Cadca	CA	1.55	3807	1029	5436	6528	2713	9241	8293	3754	13047	11710	4589	16338	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.08	2.82	3.00	29.86	29.36	28.77	28.20				
9-0260	kon.intr.Cadca-Svrčinovec	CA	1.75	3109	816	3925	5313	1359	6673	7039	1881	9420	9471	2304	11775	1.71	1.67	1.70	2.42	2.30	2.40	3.05	2.82	3.00	20.79	20.37	19.97	19.57				
9-0269	Svrčinovec-št.hr.CZ	CA	2.15	2246	713	2959	3842	1188	5036	5458	1643	7102	6864	2013	8977	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.06	2.82	3.00	24.10	23.61	23.14	22.68				
		hraničný predhod do CZ		2070	580	2580	3539	986	4506	5023	1337	6360	6312	1638	7950	1.71	1.67	1.70	2.43	2.30	2.40	3.05	2.82	3.00	21.89	21.45	21.02	20.60				
II/467	9-4750	Svrčinovec-zač.Skalité	CA	7.55	944	400	1344	1616	566	2285	2304	922	3226	2903	1128	4832	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.07	2.82	3.00	29.76	29.17	28.58	28.01			
	9-4751	zač.Skalité-ústi.Skalité	CA	3.26	819	309	1128	1403	515	1916	1995	712	2707	2512	872	3384	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.07	2.82	3.00	27.39	26.85	26.31	25.78			
	9-4752	ústi.Skalité-koniec.Skalité	CA	3.70	650	262	912	1114	436	1550	1585	604	2189	1986	740	2758	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.07	2.82	3.00	28.73	28.15	27.59	27.04			
	9-4759	koniec.Skalité-št.hr.PL	CA	1.05	528	197	725	904	328	1233	1286	454	1740	1619	556	2175	1.71	1.67	1.70	2.44	2.30	2.40	3.07	2.82	3.00	27.17	26.63	26.10	25.57			
		hraničný arešhod do PL		340	40	380	579	67	848	820	92	912	1027	113	1140	1.70	1.67	1.70	2.41	2.30	2.40	3.02	2.82	3.00	10.53	10.32	10.11	9.91				

Tab.7 Predpokladané rasty vzťahov cez hranice SK do Poľska a Českej republiky
za predpokladu výstavby diaľnice D18

Vzťah	Rok	Vozidlá za deň				Koef. rastu k 1995 upraveným			Koef. rastu k 1995 zisteným			Pozn.
		L.v.	T.v.	Suma	T.v.%	L.v.	T.v.	Suma	L.v.	T.v.	Suma	
Tranzit-PL	1995	50	20	70	28,57				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	790	350	1140	30,70	1,00	1,00	1,00	15,80	17,50	16,29	upravené
	2005	1780	710	2490	28,51	2,25	2,03	2,18	35,60	35,50	35,57	upravené
	2015	2970	1100	4070	27,03	3,76	3,14	3,57	59,40	55,00	58,14	upravené
	2025	4340	1500	5840	25,68	5,49	4,29	5,12	86,80	75,00	83,43	upravené
Tranzit-CZ	1995	965	415	1380	30,07				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	740	230	970	23,71	1,00	1,00	1,00	,77	,55	,70	upravené
	2005	1310	390	1700	22,94	1,77	1,70	1,75	1,36	,94	1,23	upravené
	2015	2130	640	2770	23,10	2,88	2,78	2,86	2,21	1,54	2,01	upravené
	2025	2970	910	3880	23,45	4,01	3,96	4,00	3,08	2,19	2,81	upravené
Tranzit-spolu	1995	1015	435	1450	30,00				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	1530	580	2110	27,49	1,00	1,00	1,00	1,51	1,33	1,48	upravené
	2005	3060	1100	4160	26,25	2,02	1,90	1,99	3,04	2,53	2,89	upravené
	2015	5100	1740	6840	25,44	3,33	3,00	3,24	5,02	4,00	4,72	upravené
	2025	7310	2410	9720	24,79	4,78	4,16	4,61	7,20	5,54	6,70	upravené
Rieš.územie-PL	1995	250	21	271	6,77				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	265	25	290	8,06	1,00	1,00	1,00	,98	1,19	1,00	upravené
	2005	505	50	555	9,01	1,77	2,00	1,79	1,74	2,38	1,79	upravené
	2015	800	90	890	10,11	2,81	3,60	2,87	2,76	4,29	2,87	upravené
	2025	1100	130	1230	10,57	3,86	5,20	3,97	3,79	6,19	3,97	upravené
Rieš.územie-CZ	1995	1105	165	1270	12,99				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	1110	160	1270	12,60	1,00	1,00	1,00	1,00	,97	1,00	upravené
	2005	1780	200	2040	12,75	1,60	1,63	1,61	1,61	1,58	1,61	upravené
	2015	2580	370	2930	12,63	2,31	2,31	2,31	2,32	2,24	2,31	upravené
	2025	3310	480	3790	12,66	2,98	3,00	2,98	3,00	2,91	2,98	upravené
Rieš.územie-spolu	1995	1395	185	1580	11,71				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	1395	185	1580	11,71	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	upravené
	2005	2285	310	2595	11,95	1,64	1,68	1,64	1,64	1,68	1,64	upravené
	2015	3360	480	3820	12,04	2,41	2,49	2,42	2,41	2,49	2,42	upravené
	2025	4410	610	5020	12,15	3,16	3,30	3,18	3,16	3,30	3,18	upravené
PL - celkom	1995	340	40	380	10,53				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	1075	375	1450	25,86	1,00	1,00	1,00	3,16	9,38	3,82	upravené
	2005	2285	780	3045	24,96	2,13	2,03	2,10	6,72	19,00	8,01	upravené
	2015	3770	1190	4960	23,99	3,51	3,17	3,42	11,09	29,75	13,05	upravené
	2025	5440	1630	7070	23,06	5,06	4,35	4,88	16,00	40,75	18,61	upravené
CZ-celkom	1995	2070	580	2650	21,89				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	1850	360	2240	17,41	1,00	1,00	1,00	,89	,67	,85	upravené
	2005	3090	650	3740	17,38	1,67	1,67	1,67	1,49	1,12	1,41	upravené
	2015	4690	1010	5700	17,72	2,54	2,59	2,54	2,27	1,74	2,15	upravené
	2025	6280	1390	7670	18,12	3,39	3,56	3,42	3,03	2,40	2,89	upravené
CZ+PL-celkom	1995	2410	620	3030	20,46				1,00	1,00	1,00	zistené
	1995	2925	795	3690	20,73	1,00	1,00	1,00	1,21	1,23	1,22	upravené
	2005	5375	1410	6765	20,78	1,84	1,84	1,84	2,23	2,27	2,24	upravené
	2015	8490	2200	10690	20,64	2,89	2,88	2,89	3,51	3,55	3,52	upravené
	2025	11720	3020	14740	20,49	4,01	3,95	3,95	4,86	4,67	4,86	upravené

Ako už bolo v časti analýza spomenuté, prognóza výhľadových dopravných vzťahov v tomto území sa musela spracovávať zvlášť pre vnútroštátne vzťahy a zvlášť pre medzinárodnú dopravu, nakoľko je treba očakávať rozdielny vývoj.

Medzinárodná doprava v riešenom území sa dotýka vzťahov s Českou republikou, nakoľko cesta I/11 bola dôležitým cestným ťahom zo Slovenska na severnú Moravu už za čias spoločného štátu. Kysuce boli a aj v súčasnosti ešte sú zásobárňou pracovných síl pre severomoravský priemysel a ťažbu. Rozdelením štátu tieto vzťahy klesli, naďalej ale značný počet Kysučanov pracuje na severnej Morave, s pravidelnou dennou, alebo nepravidelnou týždennou dochádzkou. Táto trasa bola roky a pre nákladnú dopravu je aj v súčasnosti ešte najvhodnejším prepojením cez Český Tešín do poľskej časti Sliezska a aglomerácie Katovic. V minulom roku bol otvorený nový cestný hraničný priechod do Poľska Skalitz - Zwardon, zabezpečovaný v súčasnosti z našej strany cestou II/487. Podľa spomínaných dohôd má táto trasa v budúcnosti plniť funkciu transeurópskej magistrály a na slovenskej strane to bude v riešenom území diaľnica D 18. Po jej vybudovaní je treba očakávať enormný nárast severojužných dopravných vzťahov (Poľsko - Maďarsko, Balkán), ktoré sú v súčasnosti zabezpečované po iných trasách a hraničných priechodoch, predovšetkým hraničným priechodom Trstená - Chyžne a spomínanou trasou po ceste I/11 cez Český Tešín. Súčasný vzťah cez hranice do ČR a PR boli odvodené zo štatistických údajov z uvedených hraničných priechodov za minulý rok, pri zohľadnení aj výsledkov anketového prieskumu [2]. Na týchto vzťahoch sa podieľa jednak tranzitná doprava cez riešené územie, jednak zdrojová a cieľová doprava riešeného územia. Výhľadové objemy tranzitnej dopravy do zahraničia cez riešené územie, ako aj výhľadové zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia voči zahraničiu boli potom spracované s využitím predovšetkým Programu rozvoja diaľnic v SR [6]. Aké podiely vozidiel, ktoré v súčasnosti využívajú spomínané iné cestné hraničné priechody, prejdú na novú trasu D 18 bolo možné určiť len odhadom. Predpokladalo sa, že cez hraničný priechod Svrčinovec, ale do PR smeruje v súčasnosti 10 % ľahkých a 35 % ťažkých vozidiel. Z hraničného priechodu Trstená sa predpokladá prechod 30 % ľahkých a 60 % ťažkých vozidiel na novú diaľničnú trasu. Uvedené podiely vzťahov, ktoré výhľadovo prejdú na novú, rýchlejšiu a kapacitnejšiu trasu treba považovať za hornú hranicu, za predpokladu splnenia všetkých uvažovaných vstupov. Výsledky týchto výpočtov a úvah sú spracované v tabuľke č.7. V tabuľke sú pre rok 1995 skutočné intenzity na hraničných priechodoch v roku 1995 a podľa predchádzajúcich úvah vypočítané intenzity, za predpokladu existencie diaľnice. Pre tranzitné vzťahy boli použité maximálne koeficienty rastu $d_{\text{f}}[6]$ pre zahraničie, pre zdrojové a cieľové zahraničné vzťahy riešeného územia ako vypočítané priemery z rastových koeficientov riešeného územia a zahraničia. Samozrejme tieto hodnoty tranzitných a zdrojových a cieľových vzťahov riešeného územia platia len pre diaľničné varianty riešenia. Tabuľka č.8 udáva predpokladané vzťahy jednotlivých častí riešeného územia (zdrojové a cieľové) voči severnému zahraničiu. Sú odvodené jednak z uvádzaných podkladov, počtu obyvateľstva v jednotlivých častiach územia a vzdialenosti týchto území od hraničných priechodov.

Tab.8 Zdrojové a cieľové vzťahy riešeného územia voči severnému zahraničiu (PR, ČR)

Časť riešeného územia	Rok 1995			Rok 2005			Rok 2015			Rok 2025		
	Lv	Tv	Σ	Lv	Tv	Σ	Lv	Tv	Σ	Lv	Tv	Σ
Svrčinovec-Skalitz	222	29	251	364	49	413	535	73	608	703	97	800
mesto Čadca a okolie	453	60	513	742	101	843	1091	149	1240	1432	198	1630
údolie Osčadnica	8	1	9	13	2	15	19	3	22	25	3	28
údolie Turzovka, Makov	170	23	193	279	38	317	410	56	466	539	75	614
údolie Krásno, Bystřica	78	10	88	127	17	144	187	26	213	245	34	279
Kys.N.Mesto a okolie	72	10	82	118	16	134	174	24	198	228	32	260
mesto Žilina a okolie	392	52	444	642	87	729	944	129	1073	1238	171	1409

Tranzitné vzťahy v oblasti Žiliny boli odvodené predovšetkým z výsledkov smerového prieskumu vykonaného na výpadových cestách mesta [7], ako aj z uvedenej úvahy o zmenách v medzinárodných vzťahoch, v prípade výstavby diaľnice. Vypočítané matice smerovania dopravy v oblasti Žiliny pre varianty s diaľnicou a pre jednotlivé návrhové obdobia sú dokumentované v tabuľke č.9.

Pre ostatnú dopravu po odpočítaní tranzitných, ako aj zdrojových a cieľových vzťahov riešeného územia voči severnému zahraničiu (PR a ČR) sa určili regionálne rastové koeficienty na základe záverov z podkladov [6,10], upravených pre okres Čadca v zníženom predpokladanom raste automobilizácie, čo potvrdzujú aj rasty v období rokov 1990 - 1995. Prítom sa celkovo vychádzalo zo scenára nižšieho rastu, miestami mierne upraveného smerom nahor, zdôvodneného analýzou obdobia 1990 -1995. V intravilánoch miest Žiliny a Čadce sa rastové koeficienty mierne znížovali s ohľadom na známu skutočnosť, že pri zvyšovaní intenzít v mestách častí motoristov volí vedľajšie, menej zaťažené trasy. Výpočet výhľadových intenzít na jednotlivých úsekoch trasy pre jednotlivé návrhové obdobia diaľničných variantov bez zahraničných vzťahov (ktoré boli počítané inou metódou a objasnené v predošlej časti) je dokumentovaný v tabuľke č.10.

Na základe vypočítaných výhľadových vzťahov dopravy prekračujúcej severné hranice SR (PR,ČR) a vnútorných vzťahov riešeného územia a riešeného územia voči ostatnému územiu SR, bolo možné pristúpiť k stanoveniu výsledného zaťaženia jednotlivých úsekov diaľnice a úsekov súběžnej cesty, kde sa predpokladá doprava miestna, resp. doprava medzi susednými sídelnými útvarmi, kde využitie diaľnice nie je možné alebo nie je dopravne vhodné. Podiel tejto dopravy v jednotlivých úsekoch bol určovaný z dopravy riešeného územia a to s ohľadom na rozloženie sídelných útvarov a počty ich obyvateľov.

V tabuľke č.11 sú rozdelené výhľadové vzťahy medzi diaľnicu a súběžnú cestu po úsekoch pre skúmané varianty diaľnice v priestore Žiliny (varianty I a II).

Nasledujúca tabuľka č.12 dokumentuje potom výsledné výhľadové intenzity jednotlivých úsekov diaľnice a súběžnej cesty (v stĺpcoch označených "zaťaženie celkom"), ako aj sumárne zaťaženie po úsekoch (v stĺpcoch označených "suma v úsekoch"), teda súčet intenzít na diaľnici a na súběžnej ceste. Následne sú v tabuľkách uvedené výsledné rastové koeficienty v jednotlivých úsekoch, samozrejme pre jednotlivé návrhové obdobia a v členení na ľahké, ťažké a všetky vozidlá. Táto tabuľka výhľadových intenzít po úsekoch je podkladom pre posúdenie s prípustnými intenzitami, ale aj podkladom pre výpočet hladín hluku a emisií. Na obrázku č.2 je spracovaný kartogram dopravného zaťaženia diaľničného variantu I. a na obrázku č.3 zasa kartogram zaťaženia variantu II.

Tab.9 Súčasné a výhľadové smerovanie dopravy v oblasti Žiliny - varianty s diaľnicou

	Lahké vozidlá									Ťažké vozidlá									Suma vozidiel								
	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzit	Žilina	Suma	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzit	Žilina	Suma	Bytča	Rajec	Martin	Vrátna	Čadca	Púchov	Tranzit	Žilina	Suma
1995																											
Bytča	-	162	1949	166	586	53	2918	5592	8508	-	65	931	61	209	20	1266	1741	3027	-	227	2880	227	795	73	4202	7333	11535
Rajec	-	187	91	198	60	698	4387	5085		-	84	44	124	31	346	1068	1418		-	271	135	322	91	1046	5455	6501	
Martin			-	109	744	117	3106	6038	9144		-	41	337	43	1436	2117	3553			-	150	1081	160	4542	8155	12697	
Vrátna				-	130	114	610	3160	3770		-	65	64	275	901	1176				-	195	178	885	4061	4946		
Čadca					-	241	1899	4416	6315			-	67	802	888	1690				-	308	2701	5304	8005			
Púchov						-	585	2422	3007				-	225	636	861					-	810	3058	3858			
Celkom							9814	26015	35829							4372	7351	11723							14186	33366	47552
2005																											
Bytča	-	293	3524	300	2849	96	7062	9036	16097	-	108	1552	102	1068	33	2863	2546	5409	-	401	5075	402	3918	129	9925	11582	21507
Rajec	-	338	165	358	108	1262	7840	9102		-	140	73	207	52	580	1756	2338		-	478	238	565	160	1842	9597	11439	
Martin			-	197	2845	212	6915	9857	16773		-	68	942	72	2773	3057	5830			-	265	3587	283	9688	12914	22603	
Vrátna				-	235	206	1103	5645	6748		-	108	107	458	1482	1940				-	343	313	1561	7126	8889		
Čadca					-	436	6523	6054	12577			-	112	2437	734	3171				-	547	8960	6788	15748			
Púchov						-	1058	4325	5383				-	375	1046	1421					-	1433	5371	6803			
Celkom							23923	42757	66680							9486	10622	20107							33408	53379	86788
2015																											
Bytča	-	479	5765	491	4718	157	11611	14554	26165	-	166	2374	156	1648	51	4394	3826	8220	-	645	8139	547	6366	208	16005	18380	34385
Rajec	-	553	269	586	177	2065	12682	14747		-	214	112	316	79	687	2653	3540		-	767	381	902	257	2952	15334	18287	
Martin			-	322	4316	346	11303	15880	27183		-	105	1484	110	4287	4596	8883			-	427	5800	456	15589	20476	36065	
Vrátna				-	385	337	1804	9129	10933		-	166	163	701	2239	2940				-	550	500	2506	11367	13873		
Čadca					-	713	10717	9753	20470			-	171	3785	1092	4878				-	884	14502	10845	25348			
Púchov						-	1730	6990	8720				-	574	1579	2153					-	2304	8589	10873			
Celkom							39230	68987	108217							14629	15964	30613							53858	84971	138830
2025																											
Bytča	-	667	8030	684	6774	218	16374	19958	36332	-	221	3184	207	2230	68	5891	5007	10899	-	888	11194	891	9005	286	22265	24966	47231
Rajec	-	770	375	816	247	2876	17464	20340		-	286	150	421	105	1183	3490	4673		-	1058	524	1237	353	4059	20954	25013	
Martin			-	449	6015	482	15747	21779	37526		-	139	2035	146	5771	6019	11790			-	588	8051	628	21518	27798	49316	
Vrátna				-	536	470	2513	12567	15080		-	221	218	935	2946	3881				-	757	687	3448	15513	18961		
Čadca					-	993	15134	13376	28510			-	228	5136	1416	6552				-	1221	20270	14792	35062			
Púchov						-	2410	9618	12028				-	765	2077	2841					-	3175	11694	14869			
Celkom							55054	94762	149816							19890	20954	40635							74734	115717	190451

Tab.10 Výhľadové intenzity úsekov pre diaľničné varianty, bez hraničných vzťahov

Cesta číslo	Súčet úsek	Úsek z - do	Okr.	Dĺžka úseku km	Zaťaž.1995 bez zahr.vzťah			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2015			Zaťaženie 2025			Koeficienty rastu k 1995									Podiel ťažkých voz. v %-ách			
					Lahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Lahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Lahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	Lahké voz.	Ťažké voz.	Suma voz.	2005			2015			2025			1995	2005	2015	2025
																	L.v.	T.v.	Suma	L.v.	T.v.	Suma	L.v.	T.v.	Suma				
I/11	9-0301	m.Úr.križ.I/18-križ.II/563	ZA	1.15	10511	2806	13319	17889	4409	22277	28485	6571	35056	39205	8649	47585	1.70	1.57	1.67	2.71	2.34	2.63	3.73	3.08	3.59	21.08	19.79	18.74	18.07
	9-0302	križ.II/563-križ.II/507	ZA	0.45	8748	2259	11005	15218	3837	18855	24576	5467	30043	33760	7206	40966	1.74	1.61	1.71	2.81	2.42	2.73	3.86	3.19	3.72	20.53	19.26	18.20	17.59
	9-0309	križ.II/507-hr.okr.ZA,CA	ZA	4.75	4951	1203	6154	8862	1965	10847	14358	3008	17965	19804	3970	23774	1.79	1.65	1.76	2.99	2.50	2.82	4.00	3.30	3.86	19.55	18.36	17.32	16.70
	9-0308	hr.okr.ZA,CA-hr.m.K,N,Mesto	CA	2.60	4243	1083	5306	7595	1754	9349	12305	2658	14982	16972	3508	20480	1.79	1.65	1.78	2.90	2.50	2.82	4.00	3.30	3.86	20.03	18.76	17.76	17.13
	9-0292	hr.m.Kys.N.Mesto-odb.01183	CA	0.45	4872	1280	6152	8575	2086	10661	13788	3123	16911	19001	4122	23122	1.76	1.63	1.73	2.83	2.44	2.75	3.99	3.22	3.76	20.51	19.57	18.47	17.83
	9-0291	odb.01163-hr.m.Kys.N.Mesto	CA	0.70	2913	1005	3918	5214	1658	6873	8448	2513	10860	11652	3317	14969	1.78	1.65	1.75	2.90	2.50	2.80	4.00	3.30	3.82	25.65	24.13	22.92	22.16
	9-0290	hr.m.K,N,Mesto-K.Lieskovec	CA	4.80	2721	933	3654	4671	1539	6410	7891	2333	10223	10884	3079	13863	1.79	1.68	1.75	2.90	2.50	2.80	4.00	3.30	3.82	25.53	24.02	22.82	22.05
	9-0289	Kys.Lieskovec-Krásno n.K.	CA	6.10	2523	860	3383	4516	1419	5935	7317	2150	9467	10092	2838	12930	1.79	1.65	1.75	2.90	2.50	2.80	4.00	3.30	3.82	25.42	23.91	22.71	21.95
	9-0279	Krásno n.K.-odb.Ošadnice	CA	2.40	3031	1230	4261	5425	2030	7455	8790	3075	11885	12124	4059	18183	1.79	1.65	1.75	2.90	2.50	2.78	4.00	3.30	3.80	28.87	27.22	25.92	25.08
	9-0271	odb.Ošadnice-zač.iv.Čadca	CA	3.30	3596	1766	5362	6437	2914	9351	10428	4415	14543	14384	5828	20212	1.79	1.65	1.74	2.90	2.50	2.77	4.00	3.30	3.77	32.94	31.16	29.74	28.83
	9-0272	zač.iv.Čadca-centrum	CA	1.35	4922	2159	7082	8516	3455	11971	13782	6226	19008	18705	6759	25484	1.73	1.60	1.69	2.80	2.42	2.68	3.80	3.13	3.60	30.49	28.66	27.49	26.54
	9-0273	centrum-križ.IV/487	CA	0.70	4891	1957	6848	8634	3131	11786	13975	4736	18711	18965	6125	25091	1.73	1.60	1.69	2.80	2.42	2.69	3.80	3.13	3.61	28.17	26.61	25.31	24.41
	9-0261	križ.IV/487-žel.nadjazd	CA	1.00	2920	1079	3999	5228	1780	7008	8469	2698	11167	11682	3961	15243	1.79	1.68	1.75	2.90	2.50	2.79	4.00	3.30	3.81	26.96	25.40	24.16	23.36
9-0262	žel.nadjazd-kon.iv.Čadca	CA	1.55	1819	1038	2857	2089	1712	4611	4898	2584	7290	6478	3424	9902	1.79	1.65	1.74	2.90	2.50	2.74	4.00	3.30	3.73	39.05	37.11	35.58	34.58	
9-0260	kon.iv.Čadca-Svrčinovec	CA	1.75	921	225	1146	1649	371	2020	2871	583	3233	3984	743	4427	1.79	1.65	1.75	2.90	2.50	2.82	4.00	3.30	3.86	19.63	18.38	17.40	16.77	
9-0269	Svrčinovec-štrh.CZ	CA	2.15	176	133	309	315	219	534	510	333	843	704	439	1143	1.79	1.65	1.73	2.90	2.50	2.73	4.00	3.30	3.70	43.04	41.05	39.45	38.40	
		hraničný prechod do CZ		0	0	0																							
IV/487	9-4750	Svrčinovec-Čierna	CA	7.55	609	355	964	1090	598	1676	1756	888	2654	2435	1172	3508	1.79	1.65	1.74	2.90	2.50	2.75	4.00	3.30	3.74	36.83	34.85	33.45	32.47
	9-4751	Čierna-Skalité-zač.mstrv	CA	3.20	484	264	748	886	436	1302	1404	680	2064	1936	871	2807	1.79	1.65	1.74	2.90	2.50	2.76	4.00	3.30	3.75	35.29	33.48	31.98	31.03
	9-4752	Skalité-iny	CA	3.70	315	217	532	564	358	922	914	543	1458	1280	716	1978	1.79	1.65	1.73	2.90	2.50	2.74	4.00	3.30	3.71	40.79	38.84	37.26	36.24
	9-4759	koniec Skalité-štrh.PL	CA	1.05	193	152	345	345	251	596	560	380	940	772	502	1274	1.79	1.65	1.73	2.90	2.50	2.72	4.00	3.30	3.69	44.06	42.06	40.44	39.36
		hraničný prechod do PL		0	0	0																							

Tabuľka č.11. Rozdelenie výhľadového zaťaženia na diaľnicu a súbežnú cestu - varianty I. a II. vedenia diaľnice D 18 v oblasti Žiliny

Cesta železnice - do číslo	Ok- št. res úse- ku v km	Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005			Zaťaženie 2005		
		miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m	miestne vŕšahy	súhrn. vŕšahy	rozdel.m.vŕšahov	c e l k o m		
		vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	vos.	
VARIANT I. (základný)																															
D18 Hrič.Podhradie-kriš.I/11					3090 1100 4190 1772 397 2185 4862 1497 6359								5100 1740 6840 2872 602 3473 7972 2342 10313											7310 2410 9720 3961 794 4755 11271 3204 14475							
I/11 m.št.kriš.I/18-kriš.II/503	ZA 1.15	17869 4408 22277	642 87 729 15098	4012 20108	16738 9099 20837	28465 6571 35056	944 129 1073 25613	5669 31582	26557 6986 32655	38206 8649 47855	1238 171 1409 35245	7855 43100	36483 6026 44509																		
kriš.II/503-kriš.II/507	ZA .45	15218 3637 18855	642 87 729 13446	3240 16586	14688 3327 17415	24576 5467 30043	944 129 1073 21705	4865 26579	23448 4994 27643	33780 7206 40986	1238 171 1409 28799	6412 38211	31037 6583 37620																		
kriš.II/507-kriš.D18.I/11	ZA 4.75	8862 1985 10847	642 87 729 7099	1588 8678	7132 1675 9407	14356 3908 17365	944 129 1073 11486	2406 13892	12430 2535 14965	19804 3970 23774	1238 171 1409 15843	3176 19019	17081 3347 20428																		
D18 kriš.I/11-Kys.Nové Mesto					3732 1187 4919 5647 1489 8135 10379 2676 13054								6044 1869 7913 10768 2256 13024 16812 4125 20937											6548 2581 11129 14853 2977 17830 23461 5558 28959							
I/11 kriš.D18.I/11-hr.okr.ZA.CA	ZA	8882 1985 10847			2216 498 2712 2216 498 2712	14356 3908 17365			3589 752 4341 3589 752 4341	19604 3970 23774			4951 992 5943 4951 992 5943																		
hr.o.ZA.CA-hr.m.k.f.N.Mesto	CA 2.80	7595 1754 9349			948 265 1213 948 265 1213	12385 2658 14942			1536 402 1938 1536 402 1938	16972 3508 20480			2119 530 2649 2119 530 2649																		
hr.m.Kys.N.Mesto-odb.01183	CA .45	8575 2086 10661			1928 588 2526 1928 588 2526	13788 3123 16911			3019 868 3887 3019 868 3887	19091 4122 23212			4148 1144 5292 4148 1144 5292																		
D18 Kys.Nové Mesto-Krásno n.f.					3650 1203 5054 3839 1206 5045 7889 2409 10099								6217 1893 8111 6219 1828 8047 12438 3721 16158											8776 2613 11389 8578 2412 10991 17354 5025 22380							
I/11 odb.01183-hr.m.Kys.N.Mesto	CA .70	5214 1658 6873			1376 452 1828 1376 452 1828	8448 2513 10960			2229 685 2914 2229 685 2914	11652 3317 14969			3074 904 3978 3074 904 3978																		
hr.m.k.f.N.Mesto-f.Lieskovec	CA 4.80	4871 1539 6410			1032 333 1365 1032 333 1365	7881 2333 10223			1672 505 2177 1672 505 2177	10884 3079 13963			2306 667 2972 2306 667 2972																		
Kys.Lieskovec-Krásno n.f.	CA 8.10	4516 1419 5935			677 213 890 677 213 890	7317 2150 9467			1098 323 1420 1098 323 1420	10092 2838 12930			1514 426 1940 1514 426 1940																		
VARIANT II. (výhledový)																															
D18 (Viláňová),Čelčany-f.N.Mesto					3732 1187 4919 1772 397 2189 5504 1584 7088								6044 1869 7913 2872 602 3473 8916 2471 11386											8548 2581 11129 3961 794 4755 12509 3375 15894							
I/11 m.št.kriš.I/18-kriš.II/503	ZA 1.15	17869 4408 22277			16986 4012 20108 16986 4012 20108	28465 6571 35056			25613 5969 31582 25613 5969 31582	38206 8649 47855			35245 7855 43100 35245 7855 43100																		
kriš.II/503-kriš.II/507	ZA .45	15218 3637 18855			13446 3240 16686 13446 3240 16686	24576 5467 30043			21705 4865 26579 21705 4865 26579	33780 7206 40986			29799 6412 36211 29799 6412 36211																		
kriš.II/507-hr.okr.ZA.CA	ZA 4.75	8862 1985 10847			7090 1588 8678 7090 1588 8678	14356 3908 17365			11486 2406 13892 11486 2406 13892	19804 3970 23774			15843 3176 19019 15843 3176 19019																		
hr.o.ZA.CA-hr.m.k.f.N.Mesto	CA 2.80	7595 1754 9349			9433 2656 12489 9433 2656 12489	12385 2658 14942			14933 2956 17489 14933 2956 17489	16972 3508 20480			21011 2714 25725 21011 2714 25725																		
hr.m.Kys.N.Mesto-odb.01183	CA .45	8575 2086 10661			6802 1689 8492 6802 1689 8492	13788 3123 16911			10916 2522 13438 10916 2522 13438	19091 4122 23212			15040 3328 18368 15040 3328 18368																		
D18 Kys.Nové Mesto-Krásno n.f.					3650 1203 5054 3839 1206 5045 7889 2409 10099								6217 1893 8111 6219 1828 8047 12438 3721 16158											8776 2613 11389 8578 2412 10991 17354 5025 22380							
I/11 odb.01183-hr.m.Kys.N.Mesto	CA .70	5214 1658 6873			1376 452 1828 1376 452 1828	8448 2513 10960			2229 685 2914 2229 685 2914	11652 3317 14969			3074 904 3978 3074 904 3978																		
hr.m.k.f.N.Mesto-f.Lieskovec	CA 4.80	4871 1539 6410			1032 333 1365 1032 333 1365	7881 2333 10223			1672 505 2177 1672 505 2177	10884 3079 13963			2306 667 2972 2306 667 2972																		
Kys.Lieskovec-Krásno n.f.	CA 8.10	4516 1419 5935			677 213 890 677 213 890	7317 2150 9467			1098 323 1420 1098 323 1420	10092 2838 12930			1514 426 1940 1514 426 1940																		

Tabuľka č.12. Výhľadové intenzity po úsekoch na diaľnici a súběžnej ceste - varianty I. a II. vedenia diaľnice D 1B v oblasti Žiliny

Cesta	Úsek z - do čísla	Ok- D13. res ose- ku v km	Zaťaženie 1995 celkom			Zaťaženie 2005 celkom			Zaťaženie 2005 suma v osekoch			Zaťaženie 2015 celkom			Zaťaženie 2015 suma v osekoch			Zaťaženie 2025 celkom			Zaťaženie 2025 suma v osekoch			Koeffic.rastu 2005/1995			Koeffic.rastu 2015/1995			Koeffic.rastu 2025/1995		
			Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	Lahke	Tažke	Suma	L.v.	f.v.	Suma	L.v.	f.v.	Suma	L.v.	f.v.	Suma
			VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.	VOZ.
VARIANT I. (západný)																																
D1B	Hrič.Podhradie-kriš.I/II					4682	1497	6359				7972	2342	10313				11271	3204	14475												
I/II	Žilina.kriš.I/18-kriš.II/583	ZA 1.15	11918	3295	15213	16736	4099	20837	21601	5596	27196	28557	6098	32655	34529	8440	42969	36483	8026	44509	47754	11230	58984	1.81	1.70	1.79	2.90	2.56	2.82	4.01	3.41	3.88
	kriš.II/583-kriš.II/507	ZA .45	19153	2746	12899	14088	3327	17415	18950	4824	23774	22649	4994	27643	30620	7336	37956	31037	6583	37626	42388	9787	52095	1.87	1.76	1.84	3.02	2.67	2.94	4.17	3.56	4.04
	kriš.II/507-kriš.D1B.I/II	ZA 4.75	6359	1690	8048	7732	1675	9407	12594	3172	15766	12430	2535	14965	20402	4877	25278	17081	3347	20426	28352	6551	34903	1.98	1.88	1.96	3.21	2.89	3.14	4.46	3.88	4.24
D1B	kriš.I/II-Kys.Nové Mesto					10379	2676	13054				16812	4125	20937				23401	5558	28959												
I/II	kriš.D1B.I/II-hr.okr.ZA.CA	ZA	6368	1890	8048	2218	495	2712	12594	3172	15786	3689	732	4341	20402	4877	25278	4951	992	5943	28352	6551	34903	1.98	1.88	1.96	3.21	2.89	3.14	4.46	3.88	4.24
	hr.o.ZA.CA-hr.m.K.N.Mesto	CA 2.80	5650	1550	7200	948	265	1213	11327	2941	14286	1536	402	1938	18349	4527	22875	2119	539	2640	25520	6089	31608	2.00	1.90	1.98	3.25	2.92	3.16	4.52	3.93	4.39
	hr.m.Kys.N.Mesto-odb.01183	CA .45	6279	1767	8048	1928	598	2526	12307	3273	15580	3019	668	3687	19832	4992	24624	4148	1144	5292	27549	6703	34251	1.96	1.85	1.94	3.16	2.83	3.09	4.39	3.79	4.25
D1B	Kys.Nové Mesto-Krásno n.K.					7689	2409	10098				12436	3721	16156				17354	5025	22380												
I/II	odb.01163-hr.m.Kys.N.Mesto	CA .70	4392	1502	5894	1376	452	1828	9064	2861	11927	2229	685	2914	14685	4406	19071	3674	904	3878	20428	5930	26358	2.06	1.90	2.02	3.34	2.93	3.24	4.65	3.95	4.47
	hr.m.K.N.Mesto-K.Lieskovec	CA 4.60	4200	1430	5630	1032	333	1365	8711	2742	11464	1672	505	2177	14108	4226	16334	2306	667	2972	19660	5692	25352	2.08	1.92	2.04	3.38	2.95	3.26	4.68	3.98	4.50
	Kys.Lieskovec-Krásno n.K.	CA 8.10	4002	1357	5359	677	213	890	8366	2622	10989	1098	323	1420	13554	4043	17578	1514	426	1940	18868	5451	24319	2.09	1.93	2.05	3.38	2.98	3.28	4.71	4.02	4.54
VARIANT II. (východný)																																
D1B	(Višňové).Gvožaz-K.N.Mesto					5504	1584	7088				8916	2471	11386				12509	5375	15884												
I/II	Žilina.kriš.I/18-kriš.II/583	ZA 1.15	11918	3295	15213	16996	4912	20106	21601	5596	27196	25613	5689	31562	34529	8440	42969	35245	7855	43100	47754	11230	58984	1.81	1.70	1.78	2.90	2.56	2.82	4.01	3.41	3.88
	kriš.II/583-kriš.II/507	ZA .45	19153	2746	12899	13446	3240	16686	16650	4824	23774	21705	4885	26570	30620	7336	37956	29799	6412	36211	42396	9787	52095	1.87	1.76	1.84	3.02	2.67	2.94	4.17	3.56	4.04
	kriš.II/507-hr.okr.ZA.CA	ZA	6358	1890	8048	7090	1588	8678	12594	3172	15786	11486	2406	13892	20402	4877	25278	15643	3176	19019	28352	6551	34903	1.96	1.88	1.96	3.21	2.89	3.14	4.46	3.88	4.24
	hr.o.ZA.CA-hr.m.K.N.Mesto	CA 2.80	5650	1550	7200	5823	1387	7179	11327	2941	14286	9430	2056	11489	18349	4527	22875	13011	2714	15725	25520	6089	31609	2.00	1.90	1.98	3.25	2.92	3.18	4.52	3.93	4.39
	hr.m.Kys.N.Mesto-odb.01183	CA .45	6279	1767	8046	6802	1689	8492	12307	3273	15580	10918	2522	13436	19832	4992	24624	15040	3328	18368	27549	6703	34251	1.96	1.85	1.94	3.16	2.83	3.09	4.39	3.79	4.26
D1B	Kys.Nové Mesto-Krásno n.K.					7689	2409	10098				12436	3721	16156				17354	5025	22380												
I/II	odb.01163-hr.m.Kys.N.Mesto	CA .70	4392	1502	5894	1376	452	1828	9064	2861	11927	2229	685	2914	14685	4406	19071	3674	904	3878	20428	5930	26358	2.06	1.90	2.02	3.34	2.93	3.24	4.65	3.95	4.47
	hr.m.K.N.Mesto-K.Lieskovec	CA 4.60	4200	1430	5630	1032	333	1365	8711	2742	11464	1672	505	2177	14108	4226	16334	2306	667	2972	19660	5692	25352	2.08	1.92	2.04	3.38	2.95	3.26	4.68	3.98	4.50
	Kys.Lieskovec-Krásno n.K.	CA 8.10	4002	1357	5359	677	213	890	8366	2622	10989	1098	323	1420	13554	4043	17578	1514	426	1940	18868	5451	24319	2.09	1.93	2.05	3.38	2.98	3.28	4.71	4.02	4.54

4 KAPACITNÉ POSÚDENIE ÚSEKOV CESTY A DIALNICE

Výpočet prípustných intenzít bol spracovaný pre súčasný stav roku 1995 a následne pre jednotlivé návrhové obdobia rokov 2005, 2015 a 2025, v zmysle platných noriem STN 736101 - Projektovanie ciest a diaľnic a STN 736110 - Projektovanie miestnych komunikácií. Pre výhľadové obdobia je samostatne prevedené posúdenie nulového variantu, ako aj posúdenie oboch diaľničných variantov (západný a východný). Trasa cesty je rozdelená na úseky zhodné s celoštátnym sčítaním dopravy na diaľničnej a cestnej sieti roku 1990, v prípade potreby ešte detailnejšie na časti s rôznymi technickými parametrami, rozhodujúcimi z hľadiska výpočtu prípustných intenzít. Diaľničná trasa je rozdelená na úseky medzi navrhovanými križovatkami. Detailnejšie členenie nebolo potrebné, nakoľko sa tu nepredpokladá zmena parametrov. V niektorých častiach trasy sú ale zmenené úseky na súbežnej ceste a to z dôvodu, že stará cesta I/11 bude slúžiť ako polovica diaľnice a pre súbežnú trasu bude slúžiť upravená existujúca cesta tretej triedy, doplnená o potrebné novovybudované úseky. Celé posúdenie je spracované tabelárne, pričom príslušná tabuľka je spracovaná vždy pre návrhové obdobie a variant riešenia. Treba podotknúť, že spracovaných bolo viac variantov riešenia pre každé návrhové obdobie, prezentované sú len rozhodujúce pre navrhovanú etapizáciu výstavby, ktorá vlastne vzišla z výsledkov posudzovania. Predkladané varianty sú spracované tabelárne v prílohách, ostatné sú v nepredkladanej dokumentácii.

Každá príloha má v prvých stĺpcoch tabuľky číslo cesty a lokalizáciu úseku (z - do), okres, dĺžku úseku a kategóriu cesty. V prípade že na časti úseku je do stúpania vybudovaný prídavný pruh pre pomalé vozidlá (pppv), sú pre tieto dielce úseky samostatné riadky pre výpočet, pričom dĺžka dielcov úsekov je vyznačená v zátvorke. V ďalších stĺpcoch sú potom udané pre každý úsek (príslušný riadok) všetky pre výpočet potrebné vstupné údaje (celkom vozidiel za 24 hodín, z toho ťažké, z toho veľmi pomalé, podiel ťažkých v %, obdobne silnejší smer v %, celkom vozidiel v silnejšom smere a v protismere, ako aj možnosť predbiehania v %-ách celkovej dĺžky úseku). Ďalšiu skupinu stĺpcov tvoria koeficienty (súčinitele), vypočítané, alebo priamo určené z príslušných tabuliek normy. Pre dvojpruhové cesty s neobmedzeným prístupom sú to koeficienty K_p (závislý od intenzity v protismere a možnosti predbiehania), K_s (závislý od kategórie a požadovanej jazdnej rýchlosti) a K_n (závislý od počtu veľmi pomalých vozidiel v dopravnom prúde). Pre dvojpruhové cesty s obmedzeným prístupom (polovičný profil diaľnice, resp. rýchlostná cesta) ostáva len K_p , nakoľko $K_s = K_n = 1,0$. Na diaľnici odpadá aj súčiniteľ K_p , nakoľko predbiehanie je možné po celej dĺžke, teda $K_p = 1,0$. Obdobne K_s , nakoľko sa predpokladá v kategórii D 26,5/100. Pre miestne zberné komunikácie sú udané hodnoty súčiniteľa vplyvu svetelne riadenej križovatky (K_k), šírkový súčiniteľ (K_s), súčiniteľ manévrovania (K_m) a súčiniteľ veľmi pomalých vozidiel (K_b).

Ďalšia skupina stĺpcov sa už týka vlastného výpočtu prípustných intenzít pri požadovanej funkčnej úrovni, vyjadrenej v požadovanej jazdnej rýchlosti. Výpočet je vykonaný pre jazdné rýchlosti $V_j = 60, 50, 40$ a 30 km/hod, ako to udáva záhlavie tabuľky, pričom I_u je z tabuľky pre príslušný typ komunikácie vypočítaná hodnota intenzity pri úplnej možnosti predbiehania a I_o pri nulovej možnosti predbiehania. Obe hodnoty sú vypočítané zo základných hodnôt, v závislosti na %-uálnych podieloch ťažkých vozidiel. Pre diaľnicu, ako aj pre polovičný profil diaľnice sú samozrejme iné požadované jazdné rýchlosti, ktoré sú pre príslušný riadok (úsek diaľnice) udané v stĺpcoch pre výpočet koeficientov v zátvorke. Výsledná prípustná hodnota intenzity I_p sa potom pre požadované jazdné rýchlosti vypočíta pre jednotlivé typy komunikácií na základe týchto vzťahov:

1. Pre dvojpruhové cesty s neobmedzenou prevádzkou

$$I_p = [I_u - K_p * (I_u - I_o)] * K_s * K_n \quad (1)$$

2. Pre dvojpruhové cesty s obmedzenou prevádzkou (diaľnica v polovičnom profile)

$$I_p = I_u - K_p * (I_u - I_o) \quad (2)$$

3. Pre diaľnicu D 26,5/100

$$I_p = K_s * I_z$$

(I_z je základná kapacita z tabuľky, opäť (3) v závislosti na podiele pomalých vozidiel)

4. Pre miestne komunikácie zberné

$$I_p = I_z * K_k * K_s * K_m * K_b \quad (4)$$

Posledná skupina stĺpcov udáva potom intenzitu v špičkovej hodine ($I_{šph}$), ktorá je uvažovaná ako 10 % z celodennej intenzity silnejšieho smeru, ďalej prípustnú intenzitu pri tej jazdnej rýchlosti, pri ktorej je vypočítaná prípustná intenzita už vyššia ako intenzita špičkovej hodiny a v posledných dvoch stĺkoch je potom udaná rezerva vo vozidlách a nakoniec v percentách, ako vzťah

$$\text{Rezerva úseku v \%} = (1 - I_{šph}/I_p) * 100 \quad (5)$$

Pokiaľ intenzita špičkovej hodiny je vyššia ako prípustná intenzita pri $V_j = 30$ km/h, nie je už v úseku rezerva, ale je prekročená aj najnižšia prípustná intenzita a údaj v poslednom stĺpci má zápornú hodnotu.

Pri výpočte sa použili údaje o pomere smerov a o počtoch veľmi pomalých vozidiel (traktory) z výsledkov sčítania dopravy na diaľničnej a cestnej sieti z roku 1990. Pre návrhové obdobia sa postupne počítajú s vyrovnávaním smerov, ako je to bežné pri narastajúcich intenzitách. V zmysle normy sa nepočítajú so zvyšovaním počtu veľmi pomalých vozidiel a údaje z roku 1990, týkajúce sa ich počtu, sú použité pre všetky návrhové obdobia.

Za tabuľkou sú potom ešte znaky pri tých úsekoch, kde prípustná intenzita je zabezpečená pri nižšej jazdnej rýchlosti, ako požaduje norma. Znak < je pri miernom znížení (napr. pri $V_j = 40$ km/h), znak << pri väčšom znížení (napr. pri $V_j = 30$ km/h) a znak <<< v prípade, že aj pri tejto minimálnej jazdnej rýchlosti je už prekročená prípustná intenzita (záporné znamienko).

Takto boli spracované všetky prílohy výpočtov prípustnej intenzity, pričom najdôležitejšie z nich pre rozhodovanie o etapizácii výstavby sú predkladané.

4.1 Kapacitné posúdenie nulového variantu

V tabuľke č. 13 je spracované posúdenie prípustných intenzít pre nulový variant, pre všetky fázy, rozhodujúce z hľadiska etapizácie. Prvá časť tabuľky je pre súčasný stav (rok 1995). Ako je z tabuľky vidieť, všetky skúmané úseky vykazujú dostatočnú kapacitu (I_p) pri požadovaných jazdných rýchlostiach $V_j = 60$, resp. 50 km/h.

Pre každé návrhové obdobie sú predkladané dve časti v tabuľke. V prvej je spracovaný vždy výpočet prípustných intenzít pre cestné úseky v kategórii z predchádzajúceho návrhového obdobia, pričom na konci tabuľky sú vyznačené vždy úseky,

ktoré už v danej kategórii pre špičkové intenzity príslušného návrhového obdobia nevyhovujú (znaky <, <<, <<*), v druhej je potom pre tieto úseky navrhovaná vhodnejšia kategória cesty a prevedené opäť posúdenie v navrhovanej kategórii.

Pre obdobie roku 2005 je to druhá a tretia časť tabuľky. V tomto návrhovom období nevyhovuje očakávanej intenzite úsek cesty I/11 od mimoúrovňovej križovatky s cestou I/18 až po križovatku s cestou II/507, teda po úsek, kde už v súčasnosti je kategória cesty S 24,5/100. Tento úsek sa navrhuje vybudovať v období do roku 2000, v kategórii S 24,5/80. Jeho dĺžka je 1,60 km. Súčasťou rozšírenia cesty na štvorpruhovú komunikáciu je estakáda ponad železniciu a most cez rieku Váh, ako aj mimoúrovňová križovatka s cestou II/583.

Pre návrhové obdobie roku 2015 sú spracované ďalšie dve časti tabuľky. Ako je vidieť, v tomto návrhovom období už nevyhovuje úsek od konca existujúcej komunikácie kategórie S 24,5/100 po križovatku s cestou III triedy č.01183 v Kysuckom Novom Meste, v celkovej dĺžke 4,80 km. V prípade rozšírenia tohoto úseku v období rokov 2005-2015 na kategóriu S 22,5/80, je tento potom dostatočne kapacitný, ako to dokazuje ďalšia časť tabuľky.

Pre návrhové obdobie roku 2025 sú spracované ďalšie dve časti tabuľky. Ako je z tabuľky vidieť, v tomto období už nevyhovuje úsek od križovatky s cestou III triedy 01183 v Kysuckom Novom Meste až po križovatku s cestou II/520 v Krásne nad Kysucou v celkovej dĺžke 13,40 km. Tento úsek zasahuje z časti aj do Technickej štúdie diaľnice D18 Kysucké Nové Mesto - Skalité. V tomto období už nevyhovuje ani úrovňová križovatka v Kysuckom Novom Meste s cestou III/O1183, ktorá by sa musela prebudovať na čiastočne mimoúrovňovú (prevedenie hlavného smeru cesty I/11 estakádou ponad križovatku).

4.2 Kapacitné posúdenie diaľničných variantov

Výpočty prípustných intenzít a ich posúdenie s očakávanými špičkovými intenzitami poslúžili aj u diaľničných variantov k určeniu nutnej etapizácie výstavby diaľnice i nutnej súběžnej cesty. V danom prípade je táto súvislosť zvlášť výrazná, nakoľko trasa diaľnice je v mnohých úsekoch vedená priamo v trase súčasnej cesty I/11, ktorá je jedinou súvislou cestnou komunikáciou v údolí Kysuce. Posudzovanie bolo vykonané pre návrhové obdobia rokov 2005, 2015 a 2025. Výsledky sú zhrnuté v tabuľke č.14 pre celú trasu diaľnice D18 a súběžnú cestu po úsekoch, pričom posúdené sú obidva skúmané varianty.

V prvej časti tabuľky č.14 sú posúdené existujúce úseky cesty I/11 (rok 1995) pričom sú zaťažované prognózovanými intenzitami pre rok 2005. Ako je z tabuľky vidieť, v tomto období už kapacitne nevyhovujú úseky od mimoúrovňovej križovatky s cestou I/18 v Žiline po začiatok štvorpruhového úseku v križovatke s cestou II/507, v celkovej dĺžke 1,60 km, ktoré je treba prebudovať z dnešného dvojpruhu na štvorpruh kategórie S 24,5/80, vrátane mimoúrovňových križovatiek a mostu cez rieku Váh. Tento predpoklad uvedených stavebných úprav je potom zavedený v ďalšej časti tabuľky (intenzity 2005 - sieť 2005) a opäť sú posúdené jednotlivé úseky pri očakávaných intenzitách. Ako je z tabuľky vidieť, navrhované úpravy zabezpečujú v tomto období neprekročenie prípustných intenzít, pri normou požadovaných jazdných rýchlostiach.

V ďalšej časti tabuľky sú potom prognózovanými intenzitami roku 2015 zaťažované úseky trasy v kategóriách, navrhnutých pre rok 2005. V tomto období by pre variant

I. (západný obchvat Žiliny) už nevyhovovali úseky od konca štvorpruhovej cesty kategórie S 24,5/80 (hranica okresov ZA,CA) až po koniec úseku (prakticky až po Čadcu). Obdobne je evidentné, že v tomto období pre variant I. je potrebné vybudovať diaľnicu D18 v úseku Hričovské Podhradie - západný privádzací Žiliny v plnom profile, v celkovej dĺžke 7,36 km. V tomto období už nebude vyhovovať ani privádzací do Žiliny od spomínaného ukončenia diaľnice D18 a preto bude potrebné budovať polovičný profil diaľnice D18 v úseku od križovatky privádzací Žilina západ, po križovatku privádzací Žilina sever v dĺžke 4,72 km. V časti kde je diaľnica vedená v pôvodnej trase cesty I/11 je podmienkou pred výstavbou diaľnice dobudovať v potrebných úsekoch súběžnú cestu v kategórii S 9,5 pre obsluhu okolitých sídelných útvarov a prevedenie dopravy, ktorá nemá prístup na diaľnicu.

Nasledujúca časť tabuľky je spracovaná pre variant II. (východný) vedenia diaľnice. Pre tento variant je potrebné budovať polovičný profil diaľnice D18 v trase Višňové - Gbefany - Kysucké Nové Mesto sever a diaľnicu v plnom profile ďalej severne po koniec úseku.

Nasledujúce časti tabuľky sú spracované pre posúdenie prípustných intenzít na jednotlivých úsekoch trasy po navrhovaných úpravách pre varianty I. a II. a dokumentujú, že všetky úseky v tomto období vyhovujú intenzitám, očakávaným na nich v roku 2015.

Ďalšia časť tabuľky dokumentuje opäť variant II. kde sú posudzované jednotlivé úseky s predpokladanými intenzitami roku 2025. Ako je vidieť, aj pre intenzity tohoto obdobia vyhovujú ešte všetky diaľničné úseky tak, ako sú navrhnuté už pre rok 2015. Zložitý je u tohto variantu len problém okolo Kysuckého Nového Mesta, kde je silne zaťažená dnešná trasa I/11 od Žiliny, ktorá preberá prakticky skoro celú tranzitnú dopravu z juhozápadu, celú zdrojovú a cieľovú dopravu Žiliny a navyše silné vzťahy medzi Žilinou a Kysuckým Novým Mestom. Východná trasa diaľnice len tranzitnú dopravu z východu, juhu (od Rajca) a malú časť zdrojovej a cieľovej dopravy Žiliny. Silne zaťažený je aj úsek od Kysuckého Nového Mesta (stred) po diaľničnú križovatku Kys. Nové Mesto sever, s neprijemným prístupom na diaľnicu v smere severom, pre vozidlá prichádzajúce od Žiliny.

Záverečná časť tabuľky nakoniec dokumentuje variant I. v roku 2025, kde je z hľadiska zaťaženia požiadavka na diaľnicu D18 v plnom profile od križovatky Žilina severný privádzací až po koniec úseku. Aj v tomto období ešte vyhovuje polovičný profil diaľnice medzi privádzacími Žilina západ a sever (západný obchvat Žiliny), ten je ale už na hranici svojej kapacity a dostavba na plný diaľničný profil je v tomto období už opodstatnená.

Tabuľka 8.13. Posúdenie úsekov trasy z hľadiska prístupných intenzít pre autový variant

Cesta číslo	Úsek z - do	Ok- res úseku	Dĺžka v km	Kateg. cesty	Zaťaženie v prisl.r.		Silnejší druhý MoD. Poznámka		K o e f i c i e n t y				V _j = 60 V _j = 50 V _j = 40 V _j = 30				Prístupnosť pri V _j				Porovnanie I prístupn														
					Spolu Ťažké Vel. Ťažké		smer smer predb.		K _p	K _s	K _{pr}	K _n	I ₆₀	I ₅₀	I ₄₀	I ₃₀	I ₆₀	I ₅₀	I ₄₀	I ₃₀	I ₆₀	I ₅₀	I ₄₀	I ₃₀											
					voz.	voz. v. v. v. %	v. v. v. v. %	v. v. v. v. %																											
Súčetný úsek - rok 1995																																			
I/11	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1.15	S 11.5	15213	3295	76 21.66	53 8063	7150	80		.97	1.0	1.0	1.0	1.0	99	1000	483	1350	763	1550	963	1467	1000	497	796	994	1007	806	994	40	188	18.91	
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 11.5	12899	2746	47 21.29	51 6578	6321	0 bez krajnie		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	99	1005	489	1355	769	1555	969	1470	1005	486	784	983	990	656	784	50	126	15.11	
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ŽA.CA	ZA	4.75	S 11.5	8040	1890	11 21.00	52 4185	3883	60 1-1.75 km		.82	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1008	494	1358	794	1558	994	1472	1008	585	893	1093	1089	418	585	60	167	28.47	
			S 24.5	8048	1890	11 21.00	52 4185	3883	100 1-3.0 km	V=80-50		.99	.85	.85	1.0	1.0	1.0	1776	2194	2462	2682	1594	1860	2088	2655	418	1594	80	1176	73					
	kr.okr.ŽA.CA-z.iv.K.N.Mesto	CA	2.60	S 11.5	7200	1550	5 21.53	55 3960	3240	60		.77	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1002	486	1352	786	1552	966	1468	1002	604	915	1114	1197	396	604	60	208	34.39	
	z.iv.K.N.Mesto-odb.01183	CA	.45	S 11.5	8046	1787	34 21.96	51 4103	3943	0		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	99	896	479	1346	779	1546	979	1464	968	475	773	971	989	410	475	60	65	13.61	
	odb.01183-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11.5	5894	1502	28 25.46	52 3605	2829	60		.74	1.0	1.0	1.0	1.0	99	954	422	1304	722	1504	922	1436	954	558	889	1067	1073	396	558	60	252	45.11	
	z.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovce	CA	4.90	S 11.5	5650	1430	20 25.40	53 2984	2646	80		.60	1.0	1.0	1.0	1.0	99	855	424	1305	724	1505	924	1437	955	632	950	1149	1141	296	632	60	334	52.80	
Intenzity 2005 - sief 1995																																			
I/11	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1.15	S 11.5	24645	5231	76 21.23	51.71	12745	11000	80		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	99	1005	499	1355	790	1555	990	1470	1005	488	786	985	1000	1275	1000	30	-275	-27.49
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 11.5	21412	4467	47 20.86	50.57	10829	10584	0 bez krajnie		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1010	495	1359	795	1559	995	1473	1010	494	793	992	1006	1083	1006	30	-77	-1.63
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ŽA.CA	ZA	4.75	S 11.5	13682	2816	11 20.58	51.14	6997	6684	60		.99	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1013	501	1363	801	1563	1001	1475	1013	508	808	1008	1019	700	808	50	108	13.40
			S 24.5	13682	2816	11 20.58	51.14	6997	6684	100 1-3.0 km	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1.0	1748	2162	2426	2626	1571	1843	2180	2360	700	1571	80	871	55	45				
	kr.okr.ŽA.CA-z.iv.K.N.Mesto	CA	2.60	S 11.5	12240	2582	5 19.10	52.66	6470	5770	60		.84	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1031	524	1361	824	1561	1024	1487	1031	557	860	1060	1060	647	860	50	213	24.77
	z.iv.K.N.Mesto-odb.01183	CA	.45	S 11.5	13517	2909	34 29.03	50.57	6836	6681	0		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	99	912	385	1262	665	1462	865	1408	912	363	661	860	896	684	860	40	177	20.53
	odb.01183-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11.5	10020	2502	28 26.14	51.14	5124	4895	60		.89	1.0	1.0	1.0	1.0	99	945	412	1298	712	1498	912	1431	946	471	775	974	987	512	775	50	262	33.66
	z.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovce	CA	4.90	S 11.5	9571	2382	20 26.15	51.71	4950	4621	80		.79	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	945	412	1298	712	1498	912	1431	946	524	834	1033	1045	495	524	60	29	5.62
Intenzity 2005 - sief 2005																																			
I/11	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1.15	S 24.5	24645	5231	76 21.23	51.71	12745	11000	100		V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1773	2190	2458	2658	1588	1862	2201	2380	1275	1588	80	313	19.73				
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 24.5	21412	4467	47 20.86	50.57	10829	10584	100		V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1778	2196	2464	2664	1595	1870	2210	2390	1083	1595	80	512	32.09				
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ŽA.CA	ZA	4.75	S 11.5	13682	2816	11 20.58	51.14	6997	6684	60		.99	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1013	501	1363	801	1563	1001	1475	1013	508	808	1008	1019	700	808	50	108	13.40
			S 24.5	13682	2816	11 20.58	51.14	6997	6684	100 1-3.0 km	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1.0	1748	2162	2426	2626	1571	1843	2180	2360	700	1571	80	871	55	45				
	kr.okr.ŽA.CA-z.iv.K.N.Mesto	CA	2.60	S 11.5	12240	2582	5 19.10	52.66	6470	5770	60		.84	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1031	524	1361	824	1561	1024	1487	1031	557	860	1060	1060	647	860	50	213	24.76
	z.iv.K.N.Mesto-odb.01183	CA	.45	S 11.5	13517	2909	34 29.03	50.57	6836	6681	0		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	912	385	1262	665	1462	865	1408	912	364	662	862	897	684	862	40	178	20.65
	odb.01183-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11.5	10020	2502	28 26.14	51.14	5124	4895	60		.89	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	945	412	1298	712	1498	912	1431	949	471	775	974	987	512	775	50	263	33.68
	z.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovce	CA	4.90	S 11.5	9571	2382	20 26.15	51.71	4950	4621	80		.79	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	945	412	1298	712	1498	912	1431	946	525	834	1033	1045	495	525	60	30	5.64
Intenzity 2015 - sief 2005																																			
I/11	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1.15	S 24.5	34229	7120	76 20.86	50.86	17408	16821	100		V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1779	2197	2466	2666	1591	1874	2208	2649	1741	2074	70	333	18.07				
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 24.5	30055	6145	47 20.45	50.29	15113	14941	100		V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1784	2203	2472	2672	1599	1885	2239	2662	1511	1599	80	89	5.45				
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ŽA.CA	ZA	4.75	S 11.5	19315	3895	11 20.17	50.57	9768	9547	60		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1018	507	1368	807	1568	1001	1479	1018	507	806	1006	1017	977	1006	40	29	2.93
			S 24.5	19315	3895	11 20.17	50.57	9768	9547	100 1-3.0 km	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1.0	1788	2207	2477	2677	1607	1895	2251	2674	977	1607	80	631	39	23				
	kr.okr.ŽA.CA-z.iv.K.N.Mesto	CA	2.60	S 11.5	17280	3573	5 20.68	51.43	8887	8383	60		1.00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1012	499	1362	799	1562	999	1475	1012	501	801	1001	1014	889	1001	40	113	11.25
	z.iv.K.N.Mesto-odb.01183	CA	.45	S 11.5	18908	3968	34 21.09	50.29	9586	9400	0		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1007	493	1357	793	1557	993	1471	1007	490	789	998	1002	951	988	40	37	3.77
	odb.01183-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11.5	14146	3462	28 24.47	50.57	7154	6992	60		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	966	438	1316	738	1516	936	1444	966	437	736	935	963	715	736	50	20	2.74
	z.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovce	CA	4.90	S 11.5	13512	3295	20 24.39	50.86	6872	6640	80		.94	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	967	440	1317	740	1517	940	1445	967	470	773	972	984	687	773	50	85	11.05
Intenzity 2015 - sief 2015																																			
I/11	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1.15	S 24.5	34229	7120	76 20.86	50.86	17408	16821	100		V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1779	2197	2466	2666	1591	1874	2208	2649	1741	2074	70	333	18.07				
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 24.5	30055	6145	47 20.45	50.29	15113	14941	100		V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1784	2203	2472	2672	1599	1885	2239	2662	1511	1599	80	89	5.45				
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ŽA.CA	ZA	4.75	S 11.5	19315	3895	11 20.17	50.57	9768	9547	60		V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1788	2207	2477	2677	1607	1895	2251	2674	977	1607	80	630	39	23			
			S 24.5	19315	3895	11 20.17	50.57	9768	9547	100 1-3.0 km	V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1.0	1788	2207	2477	2677	1607	1895	2251	2674	977	1607	80	631	39	23				
	kr.okr.ŽA.CA-z.iv.K.N.Mesto	CA	2.60	S 24.5	17280	3573	5 20.68	51.43	8887	8383	60		V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1781	2199	2468	2668	1601	1888	2243	2666	889	1601	80	713	44.51				
	z.iv.K.N.Mesto-odb.01183	CA	.45	S 24.5	18908	3968	34 21.09	50.29	9586	9400	0		V=80-50	.99	.95	.95	1.0	1.0	1785	2193	2460	2660	1601	1888	2243	2666	889	1601	80	630	40	37	3.77		
	odb.01183-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11.5	14146	3462	28 24.47	50.57	7154	6992	60		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	966	438	1316	738	1516	936	1444	966	437	736	935	963	715	736	50	20	2.74

pokračovanie tabuľky na nasledujúcej strane

Pokračovanie tabuľky č.13.

Cesta číslo	Úsek z - do	Ok- res	Dĺžka úseku cesty v km	Kateg. cesty	Zaťaženie v prisl.r.		Silnejší úhrný možn. Poznámka		K o e f i c i e n t y					V _j = 60		V _j = 50		V _j = 40		V _j = 30		Prípustnosť pri V _j =				Porovnanie i prípustn.			
					Spolu ľahko veľ. ťažko		smer smer proti		k ₀	k _s	k _{rel}	k ₃	k _a	I _u I _o		I _u I _o		I _u I _o		I _u I _o		60 50 40 30		e i špicke/ hodiny					
					voz.	voz. p.v. v %	v %	voz.						voz.	v %	I _u 180	I _o 180	I _u 170	I _o 170	I _u 160	I _o 160	I _u 150	I _o 150	(60) (70) (80) (50)	180h	17h	16h	15h	
Intenzity 2025 - sieč. 2015																													
I/II	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1,15	S 24,5	42596 8683	76 20,38	50,00	21296 21298 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1765	2204	2473	2673					1601 2087 2342 2664	2130 2342	80	212	9.05	<	
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 24,5	37407 7495	47 20.64	50,00	18704 18704 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1769	2209	2479	2679					1607 2094 2350 2673	1879 2094	70	224	10.69		
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ZA.CA	ZA	4,75	S 24,5	24144 4772	11 19.76	50,00	12072 12072 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1793	2214	2484	2684					1613 2101 2358 2682	1207 1613	80	405	25.14		
				S 24,5	24144 4772	11 19.76	50,00	12072 12072 100	1=3,0 km V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1793	2214	2484	2684					1613 2101 2358 2682	1207 1613	80	405	25.14		
	hr.úkr.ZA.CA-s.iv.K.N.Mesto	CA	2,50	S 24,5	21600 4377	5 20.26	50,00	10800 10800 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1786	2206	2475	2675					1607 2094 2350 2674	1080 1607	80	527	32.79		
	s.iv.K.N.Mesto-odh.01163	CA	.45	S 24,5	23575 4873	34 20.67	50,00	11787 11787 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1781	2199	2468	2668					1597 2082 2336 2658	1179 1597	80	418	26.18		
	odh.01163-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 11,5	17682 4241	28 23.98	50,00	8841 8841 60		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	972 446	1322 746	1522 946	1448 912					445 744 943 969	884 943	40	59	6.27	<	
	s.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovec	CA	4,60	S 11,5	16890 4038	20 23.91	50,00	8445 8445 60		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	973 446	1323 746	1523 946	1449 913					447 746 946 971	845 946	40	101	10.79	<	
Intenzity 2025 - sieč. 2025																													
I/II	Žilina.m.úr.kr.I/18-kr.II/583	ZA	1,15	S 24,5	42596 8683	76 20,38	50,00	21296 21298 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1765	2204	2473	2673					1601 2087 2342 2664	2130 2342	80	212	9.05	<	
	Žilina.kr.II/583-kr.II/507	ZA	.45	S 24,5	37407 7495	47 20.64	50,00	18704 18704 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1769	2209	2479	2679					1607 2094 2350 2673	1870 2094	70	224	10.69		
	Žilina.kr.II/507-kr.o.ZA.CA	ZA	4,75	S 24,5	24144 4772	11 19.76	50,00	12072 12072 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1793	2214	2484	2684					1613 2101 2358 2682	1207 1613	80	405	25.14		
				S 24,5	24144 4772	11 19.76	50,00	12072 12072 100	1=3,0 km V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1793	2214	2484	2684					1613 2101 2358 2682	1207 1613	80	405	25.14		
	hr.úkr.ZA.CA-s.iv.K.N.Mesto	CA	2,50	S 24,5	21600 4377	5 20.26	50,00	10800 10800 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1786	2206	2475	2675					1607 2094 2350 2674	1080 1607	80	527	32.79		
	s.iv.K.N.Mesto-odh.01163	CA	.45	S 24,5	23575 4873	34 20.67	50,00	11787 11787 100	V=80-50	.9	.95	.95	1.0	1.0	1781	2199	2468	2668					1597 2082 2336 2658	1179 1597	80	418	26.18		
	odh.01163-k.iv.Kys.N.Mesto	CA	.70	S 22,5	17682 4241	28 23.98	50,00	8841 8841 100	V=80-50	.80	.85	.90	.95	1.0	1734	2146	2406	2606					1383 1819 2161 2470	884 1383	60	499	38.97		
	s.iv.Kys.N.Mesto-K.Lieskovec	CA	4,60	S 22,5	16890 4038	20 23.91	50,00	8445 8445 100	V=80-50	.80	.85	.90	.95	1.0	1735	2149	2410	2610					1386 1822 2165 2475	845 1386	80	541	39.95		

Tabuľka č.14. Výpočet prípustných intenzít pre diaľničnú varianty I. a II.

Cesta číslo z - do čísla	Dĺžka Kateg. Zaťaženie v prisl. r. úseku cesty Spolu ľadké V. ľadké	Silničársky Druhý Mozd. suor suor predb. v km (1995) voz. voz. p.v. v % v % voz. voz. v %	Poznámka	K o e f i c i e n t y	Vj = 60	Vj = 50	Vj = 40	Vj = 30	I prípustné pri Vj=	Forovnanie I prípustné s I špičkovej hodiny			
				K ₀ K ₅ pri Vj= K ₅₀	I ₀ I ₅ I ₄₀ I ₃₀	I ₀ I ₅ I ₄₀ I ₃₀	I ₀ I ₅ I ₄₀ I ₃₀	I ₀ I ₅ I ₄₀ I ₃₀	(80) (70) (60) (50)	I ₀ I ₅ I ₄₀ I ₃₀			
				60 50 40 30	90,80 80,70 70,60 60,50				(80) (70) (60) (50)	voz. voz. km/h voz. %			
Intenzity 2005 - sieť 1995													
I/11	Žilina, výjazd z kr. I/18 - križ. II/583	1,15 S 11,5	27196 5596	76 20,58	50 13598 13598	80		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	99	1013 501 1363 801 1563 1001 1475 1013	498 797 998 1008	1360 1008 30 -352 -34,90	CC
	Žilina, križ. II/583 - križ. II/507	4,5 S 11,5	23774 4824	47 20,29	50 11887 11887	0		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1017 505 1367 805 1567 1005 1478 1017	544 802 1002 1013	1188 1013 30 -176 -17,36	CC
	Žilina, križ. II/507 - hr. okr. ŽA, CA	3,00 S 24,5	15766 3172	11 20,12	50 7883 7883	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1788 2208 2478 2678	1607 1985 2221 2407	788 1607 80 819 50,96	
	hr. okr. ŽA, CA - zač. intrv. K.N. Mesto	1,75 S 11,5	15766 3172	11 20,12	50 7883 7883	60		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1019 508 1368 808 1568 1008 1479 1019	507 807 1007 1017	788 807 50 19 2,33	
	zač. intrv. K.N. Mesto - odb. 01183	2,60 S 11,5	14288 2941	5 20,81	50 7134 7134	80		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1013 500 1363 800 1563 1000 1475 1013	500 800 1000 1012	713 806 50 86 10,79	
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	4,5 S 11,5	15580 3273	34 21,01	50 7790 7790	0		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1008 494 1358 794 1558 994 1472 1008	492 791 990 1004	779 791 50 12 1,49	
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	7,0 S 11,5	11927 2861	28 23,99	50 5964 5964	80		0,95 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	972 448 1322 748 1522 946 1448 972	470 772 971 992	596 772 50 175 22,72	
	koniec iv. Kys. N. Mesto - K. Lieskovec	4,60 S 11,5	11464 2742	20 23,92	50 5732 5732	80		0,86 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	973 447 1323 747 1523 947 1449 973	509 814 1013 1027	573 814 50 241 29,57	
Intenzity 2005 - sieť 2005													
I/11	Žilina, výjazd z kr. I/18 - križ. II/583	1,15 S 24,5	27196 5596	76 20,58	50 13598 13598	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1782 2201 2470 2670	1596 2080 2334 2656	1360 1596 80 238 14,78	
	Žilina, križ. II/583 - križ. II/507	4,5 S 24,5	23774 4824	47 20,29	50 11887 11887	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1786 2205 2475 2675	1602 2086 2343 2665	1189 1602 80 413 25,78	
	Žilina, križ. II/507 - hr. okr. ŽA, CA	3,00 S 24,5	15766 3172	11 20,12	50 7883 7883	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1788 2206 2476 2676	1607 2095 2351 2674	788 1607 80 819 50,96	
	hr. okr. ŽA, CA - zač. iv. K.N. Mesto	1,75 S 11,5	15766 3172	11 20,12	50 7883 7883	60		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1019 508 1368 808 1568 1008 1479 1019	507 807 1007 1017	788 807 50 19 2,33	
	zač. iv. K.N. Mesto - odb. 01183	2,60 S 11,5	14288 2941	5 20,61	50 7134 7134	80		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1013 500 1363 800 1563 1000 1475 1013	500 800 1000 1012	713 806 50 86 10,79	
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	4,5 S 11,5	15580 3273	34 21,01	50 7790 7790	0		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1008 494 1358 794 1558 994 1472 1008	492 791 990 1004	779 791 50 12 1,49	
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	7,0 S 11,5	11927 2861	28 23,99	50 5964 5964	80		0,95 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	972 448 1322 748 1522 946 1448 972	470 772 971 992	596 772 50 175 22,72	
	k. iv. Kys. N. Mesto - K. Lieskovec	4,60 S 11,5	11464 2742	20 23,92	50 5732 5732	80		0,88 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	973 447 1323 747 1523 947 1449 973	509 814 1013 1027	573 814 50 241 29,57	
Intenzity 2015 - sieť 2005													
I/11	Žilina, výjazd z kr. I/18 - hr. II/583	1,15 S 24,5	42969 8400	76 19,64	50 21465 21465	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1795 2216 2486 2686	1610 2098 2355 2678	2148 2355 80 206 8,76	
	Žilina, križ. II/583 - križ. II/507	4,5 S 24,5	37956 7306	47 19,93	50 18978 18978	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1799 2221 2492 2692	1616 2106 2362 2686	1898 2106 70 207 9,34	
	Žilina, križ. II/507 - hr. okr. ŽA, CA	3,00 S 24,5	25278 4877	11 19,29	50 12639 12639	100	V=60-50	0,9 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1806 2221 2495 2693	1619 2109 2366 2691	1264 1619 80 355 21,92	
	hr. okr. ŽA, CA - zač. iv. K.N. Mesto	1,75 S 11,5	25278 4877	11 19,29	50 12639 12639	60		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1826 521 1376 821 1576 1021 1486 1026	521 821 1021 1026	1264 1026 30 -236 -22,99	CC
	zač. iv. K.N. Mesto - odb. 01183	2,60 S 11,5	22875 4527	5 19,79	50 11438 11438	60		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1823 513 1373 813 1573 1013 1482 1023	513 813 1013 1022	1144 1022 30 -122 -11,90	CC
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	4,5 S 11,5	24824 4992	34 20,11	50 12412 12412	0		1,0 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	1619 505 1369 805 1569 1006 1479 1019	507 806 1006 1016	1241 1016 30 -225 -22,14	CC
	odb. 01183 - koniec iv. Kys. N. Mesto	7,0 S 11,5	18071 4406	28 22,10	50 9536 9536	60		0,95 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	983 460 1333 760 1533 960 1455 983	465 767 966 1004	954 986 40 33 3,33	
	k. iv. Kys. N. Mesto - K. Lieskovec	4,60 S 11,5	18334 4226	20 23,95	50 9167 9167	80		0,86 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	983 461 1333 761 1533 961 1456 983	525 826 1028 1036	917 1028 40 111 10,81	
Intenzity 2015 - sieť 2015 VARIANT I.													
D18	(Boľná Hričov-Horná Hričov)	3,31 D 26,5	28650 5477	19,12	50 14325 14325		V=90-60	1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	2183 2454 2633 2783	2183 2454 2633 2783	1433 2183 90 750 34,38	
D18	(Horná Hričov-priv. Žilina, západ)	4,95 D 26,5	29700 5890	19,83	50 14850 14850		V=90-60	1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	2164 2431 2614 2764	2164 2431 2614 2764	1485 2164 90 679 31,39	
D18	priv. Žilina, západ-priv. ŽA, sever	4,72 D 26,5/2	10313 2342	22,70	50 5157 5157	40	V=90-50	0,97 1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	968 467 1338 767 1538 967 1458 968	465 767 967 1004	516 767 70 271 34,45	
I/11	Žilina, a. hr. križ. I/18 - križ. II/583	1,15 S 24,5	32855 6039	76 18,67	50 16328 16328		V=90-50	0,90 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1809 2231 2404 2794	1621 2111 2369 2693	1633 2111 70 478 22,65	
	križ. II/583 - križ. II/507	4,5 S 24,5	27643 4994	47 18,07	50 13821 13821		V=90-50	0,90 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1817 2241 2515 2715	1630 2122 2382 2706	1382 1630 80 248 15,22	
	križ. II/507 - privádzač ŽA sever	1,12 S 24,5	14965 2535	16,34	50 7483 7483		V=90-50	0,90 0,95 0,95 1,0 1,0	1,0	1833 2256 2535 2735	1650 2146 2406 2735	748 1650 80 901 54,64	
D18	priv. ŽA sever-Kys. N. Mesto, stred	6,56 D 26,5	20937 4125	19,70	50 10469 10469		V=90-60	1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	2186 2435 2618 2768	2186 2435 2618 2768	1047 2186 90 1121 51,71	
I/11	Žilina, križ. II/507 - hranie	1,90 S 9,5	4341 752	11 17,32	50 2171 2171	80		0,54 0,60 0,65 0,90 1,0	1,0	1862 533 1402 853 1602 1053 1501 1052	533 853 1170 1190	217 853 60 406 65,17	
	Vranie-Rudinn	2,00 S 9,5	3139 577	8 15,36	50 1579 1579	60		0,82 0,90 0,95 0,95 1,0	1,0	1839 538 1389 838 1589 1038 1493 1039	581 888 1119 1138	157 581 60 424 72,39	
	Rudinn-Rudinn	1,40 S 9,5	1908 402	5 20,73	50 969 969	80		0,76 0,80 0,85 0,90 1,0	1,0	1811 439 1361 794 1561 998 1474 1011	452 973 1209 1230	97 852 80 555 85,14	
	Rudinn-Kys. N. Mesto, odb. 01183	2,05 S 9,5	3887 886	24 22,32	50 1943 1943	60		0,86 0,90 0,95 0,95 1,0	1,0	892 473 1342 773 1542 973 1481 992	515 811 1036 1079	194 513 80 319 82,15	
D18	Kys. N. Mesto, stred-Kys. N. M. sever	2,07 D 26,5	14560 3445	23,66	50 7280 7280		V=90-60	1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	2065 2310 2515 2665	2065 2310 2515 2665	728 2065 90 1337 64,74	
I/11	K.N. Mesto, odb. 01183 - kr. B15 sever	2,00 S 9,5	2914 685	28 23,51	50 1457 1457	80		0,45 0,80 0,85 0,90 1,0	1,0	978 454 1328 754 1528 954 1452 978	585 886 1125 1159	146 585 60 440 75,12	
D18	K.N. M. sever-koniec ús. km 23,33	1,25 D 26,5	16158 3721	23,03	50 8079 8079		V=90-60	1,0 1,0 1,0 1,0	1,0	2081 2330 2531 2681	2081 2330 2531 2681	808 2081 90 1273 61,18	
I/11	kr. B18 sever-koniec úseku	1,83 S 9,5	2177 505	20 23,10	50 1098 1098	40		0,56 0,80 0,85 0,90 1,0	1,0	982 459 1332 759 1532 959 1454 982	542 843 1072 1111	109 542 60 433 78,92	

Pokračovanie tabuľky na nasledujúcej strane

Cesta Úsek z - do číslo	Dĺžka Kateg. Zafarbenie v prísl. r. úseku cest. úseku úseku V. úseku v km (1995) voz. voz. p.v. v.k v.k voz. voz. p.v. v.k	Smer smer predch. voz. voz. p.v. v.k	Poznámka	K o e f i c i e n t y				V _j = 60		V _j = 50		V _j = 40		V _j = 30		I pripustné pri V _j				Porovnanie I pripustné s I špičkovej hodiny										
				K _p	K _s	K _{pr}	K _v	I _a	I _b	I _c	I _d	I _a	I _b	I _c	I _d	I _a	I _b	I _c	I _d	(60)	(70)	(80)	(90)	I _{sp}	I _p = V _j	I _p - I _{sp}	I _p / I _{sp}			
								80,80	80,70	70,60	60,50	(80)	(70)	(60)	(50)	(80)	(70)	(60)	(50)	voz.	voz.	km/h	voz.	%						
Intenzity 2015 - sieť 2015 VARIANT II.																														
D18 (Višňové, kr. D1 - Gbelany, II/583)	7.88 D26.5/2 12409 2690	21.69	50	6280	6280	100																								
D18 Gbelany - K.M. Mesto, Lop. Pažite	10.32 D26.5/2 11385 2471	21.70	50	5683	5683	60																								
I/11 Žilina, m.úr.križ.I/18-kr.II/583	1.15 S 24.5 31582 5958	78	18.90	50	15791	15791																								
križ.II/583-križ.II/507	.45 S 24.5 26579 4865	47	18.31	50	13285	13285																								
križ.II/507-hr.okr.ŽA,CA	4.75 S 24.5 13892 2406	11	17.32	50	6946	6946																								
hr.okr.ŽA,CA-zač.intrv.K.M.Mesto	2.80 S 11.5 11489 2056	5	17.90	50	5745	5745	00																							
zač.intrv.Kys.N.Mesto-odb.01163	.45 S 11.5 13438 2522	34	18.77	50	8719	8719	0																							
D18 K.M.Mesto,L.Pažite-K.M.M.sever	3.30 D26.5/2 10821 2351	21.73	50	5411	5411	60																								
I/11 odb.01163-koniec iv.Kys.N.Mesto	.70 S 11.5 5202 1392	28	28.18	50	2691	2691	00																							
s.iv.K.M.Mesto-K.M.M.D18,sever	4.60 S 11.5 4465 1212	20	27.14	50	2233	2233	00																							
D18 Kys.N.M.sever-k.úseku,km 23.05	1.55 D 26.5 16158 3721	23.03	50	8079	8079																									
I/11 K.M.M.D18,sever-koniec úseku	1.63 S 11.5 2177 505	20	23.20	50	1088	1088	60																							
Intenzity 2025 - sieť 2015 VARIANT II.																														
D18 (Višňové, kr. D1 - Gbelany, II/583)	7.88 D26.5/2 17309 3680	21.27	50	8850	8850	100																								
D18 Gbelany - K.M. Mesto, Lop. Pažite	10.32 D26.5/2 15884 3375	21.25	50	7942	7942	60																								
I/11 Žilina, m.úr.križ.I/18-kr.II/583	1.15 S 24.5 43109 7855	78	18.22	50	21550	21550																								
križ.II/583-križ.II/507	.45 S 24.5 36211 6412	47	17.71	50	18165	18165																								
križ.II/507-hr.okresov ŽA,CA	4.75 S 24.5 19019 3175	11	16.70	50	9510	9510																								
hr.okr.ŽA,CA-zač.iv.K.M.Mesto	2.80 S 11.5 15725 2714	5	17.28	50	7863	7863	60																							
zač.intrv.Kys.N.Mesto-odb.01163	.45 S 11.5 18388 3328	34	18.12	50	9184	9184	0																							
D18 K.M.Mesto,L.Pažite-K.M.M.sever	3.30 D26.5/2 15094 3210	21.27	50	7547	7547	60																								
I/11 odb.01163-koniec iv.Kys.N.Mesto	.70 S 11.5 7134 1828	28	25.62	50	3567	3567	60																							
s.iv.K.M.Mesto-K.M.M.D18,sever	4.60 S 11.5 6128 1591	20	25.98	50	3064	3064	80																							
D18 Kys.N.M.sever-k.úseku,km 23.05	1.55 D 26.5 22380 5025	22.45	50	11190	11190																									
I/11 K.M.M.D18,sever-koniec úseku	1.63 S 11.5 2972 567	20	22.44	50	1466	1466	60																							
Intenzity 2025 - sieť 2025 VARIANT I.																														
D18 (Dolný Hričov-Horný Hričov)	3.31 D 26.5 35400 6510	18.39	50	17700	17700																									
D18 (Horný Hričov-priv.Žilina,západ)	4.05 D 26.5 36960 6960	19.02	50	18300	18300																									
D18 priv.Žilina,západ-priv.ŽA,sever	4.72 D26.5/2 14475 3204	22.13	50	7237	7237	40																								
I/11 Žilina,m.úr.križ.I/18-križ.II/583	1.15 S 24.5 44509 8026	78	18.03	50	22254	22254																								
križ.II/583-križ.II/507	.45 S 24.5 37850 6583	47	17.50	50	18819	18819																								
križ.II/507-privádzač ŽA sever	1.12 S 24.5 20428 3547	16.38	50	10214	10214																									
D18 priv.ŽA sever-Kys.N.Mesto,streď	6.56 D 26.5 28959 5558	19.19	50	14480	14480																									
I/11 Žilina,križ.II/507-Práste	1.90 S 9.5 5943 992	11	16.70	50	2972	2972	60																							
Práste-Rodinka	2.00 S 9.5 4296 741	8	17.71	50	2146	2146	60																							
Rodinka-Rodinka	1.40 S 9.5 2645 530	5	20.02	50	1325	1325	60																							
Rodinka-Kys.N.Mesto,odb.01163	2.85 S 9.5 5292 1144	34	21.62	50	2646	2646	60																							
D18 Kys.N.Mesto,streď-Kys.N.M.sever	2.07 D 26.5 20209 4665	23.09	50	10100	10100																									
I/11 K.M.Mesto,odb.01163-kr.D18 sever	2.90 S 9.5 3878 964	28	22.73	50	1989	1989	60																							
D18 K.M.M.sever-koniec ús. km 23.33	1.25 D 26.5 22380 5025	22.45	50	11190	11190																									
I/11 kr.D18 sever-koniec úseku	1.63 S 9.5 2972 567	20	22.43	50	1466	1466	60																							

Obr.1 Kartogram dopravného zaťaženia cesty I/11 v riešenom území (Žilina - Kysucké Nové Mesto) - nulový variant

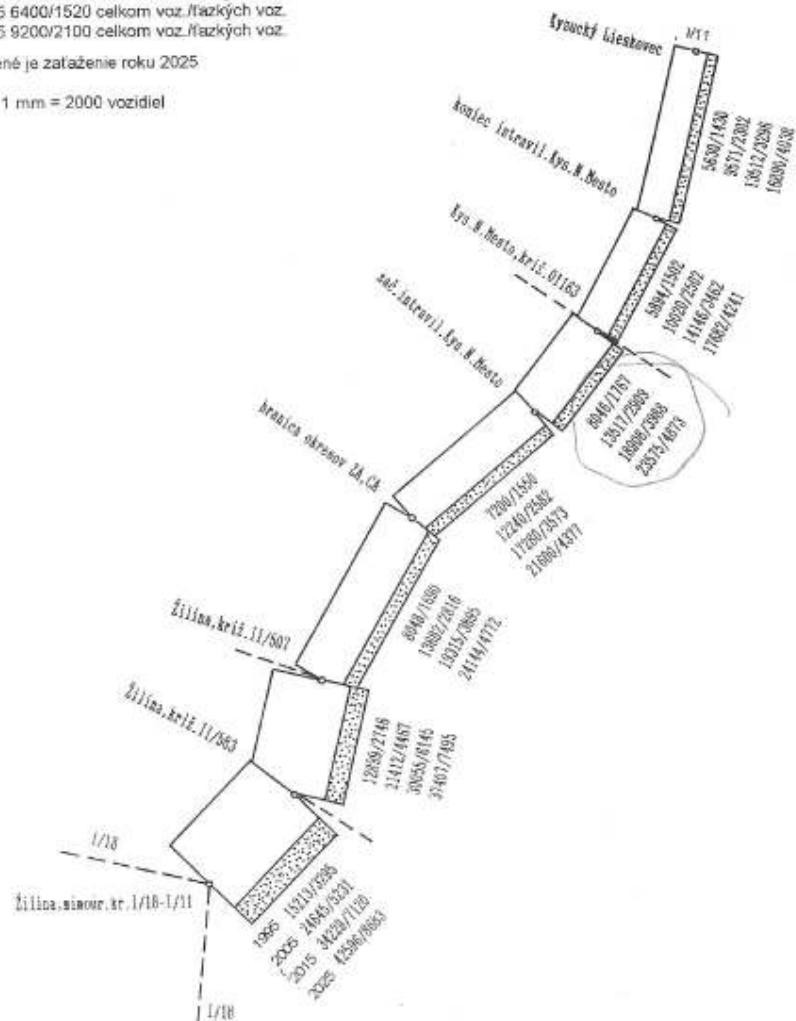
Legenda:



rok 1995 2400/620 celkom voz./ťažkých voz.
 rok 2005 4200/1050 celkom voz./ťažkých voz.
 rok 2015 6400/1520 celkom voz./ťažkých voz.
 rok 2025 9200/2100 celkom voz./ťažkých voz.

vykreslené je zaťaženie roku 2025

Mierka: 1 mm = 2000 vozidiel



Obr.2 Kartogram dopravného zaťaženia diaľnice D18 a súběžnej cesty v riešenom území - variant I

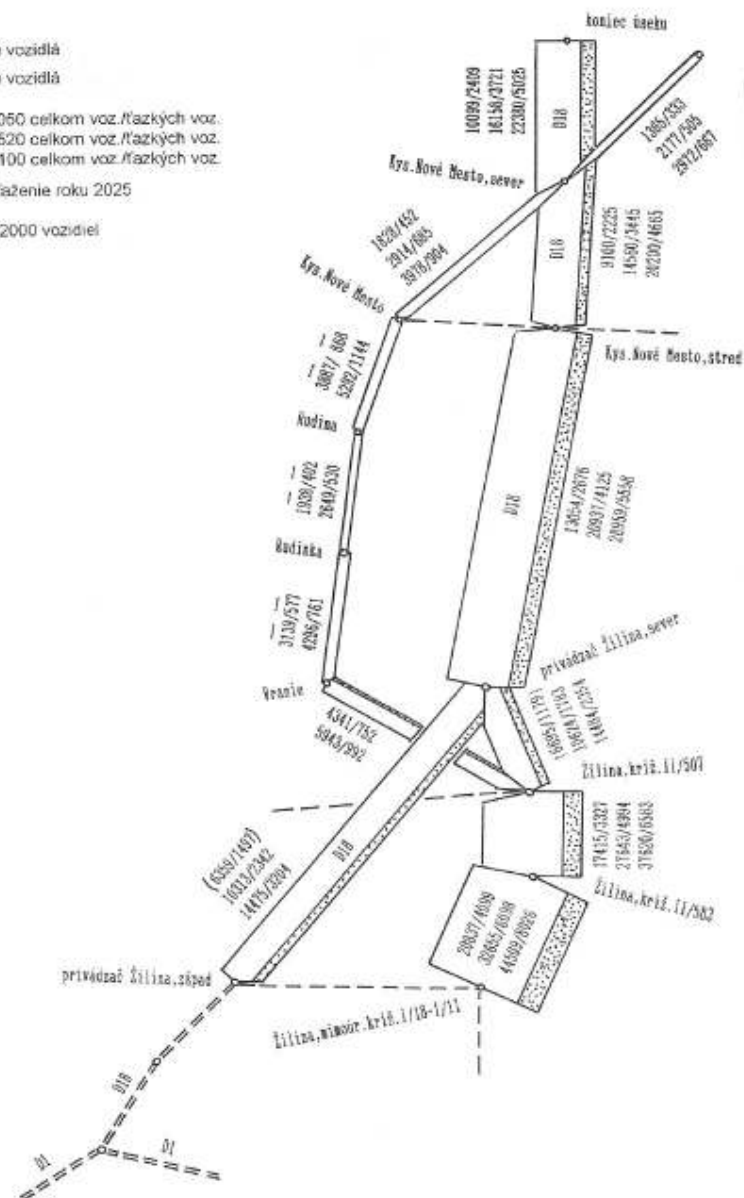
Legenda:



rok 2005 4200/1050 celkom voz./ťažkých voz.
 rok 2015 6400/1520 celkom voz./ťažkých voz.
 rok 2025 9200/2100 celkom voz./ťažkých voz.

vykreslené je zaťaženie roku 2025

Mierka: 1 mm = 2000 vozidiel

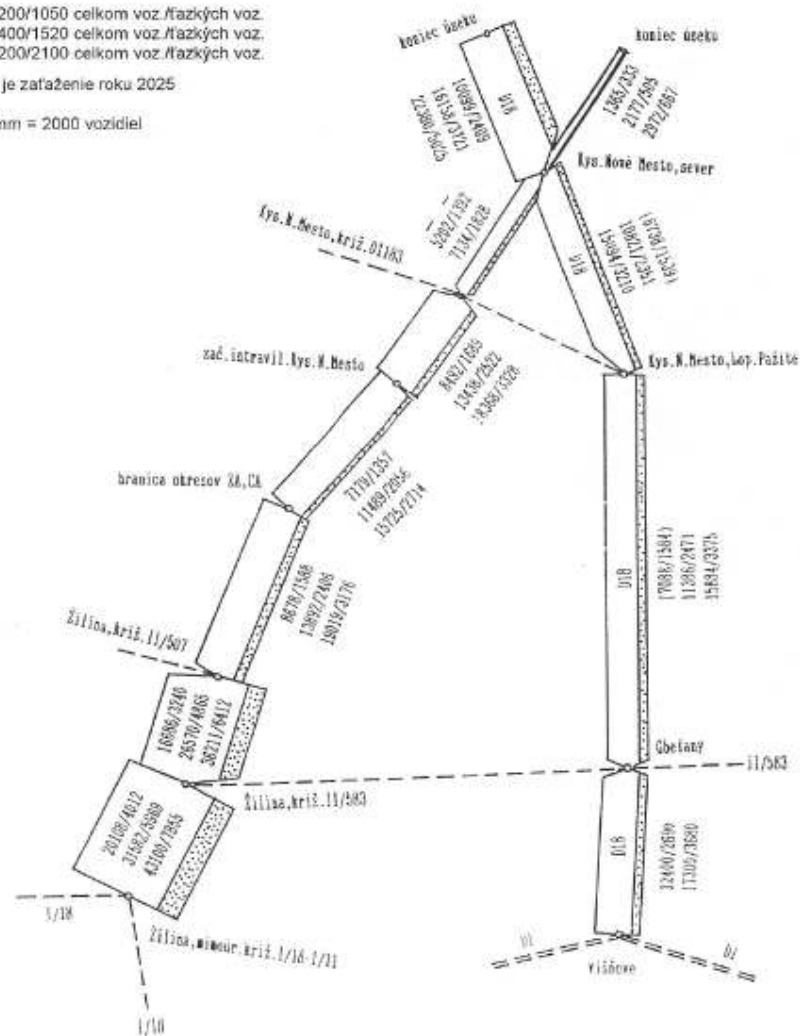


Legenda:

	ťažké vozidlá
---	---------------

vykreslené je zaťaženie roku 2025

Mierka: 1 mm = 2000 vozidiel



1	Úvod	1
2	1.1 Úvod	2
3	1.2 Úvod	3
4	1.3 Úvod	4
5	1.4 Úvod	5
6	1.5 Úvod	6
7	1.6 Úvod	7
8	1.7 Úvod	8
9	1.8 Úvod	9
10	1.9 Úvod	10
11	1.10 Úvod	11
12	1.11 Úvod	12
13	1.12 Úvod	13
14	1.13 Úvod	14
15	1.14 Úvod	15
16	1.15 Úvod	16
17	1.16 Úvod	17
18	1.17 Úvod	18
19	1.18 Úvod	19
20	1.19 Úvod	20
21	1.20 Úvod	21
22	1.21 Úvod	22
23	1.22 Úvod	23
24	1.23 Úvod	24
25	1.24 Úvod	25
26	1.25 Úvod	26
27	1.26 Úvod	27
28	1.27 Úvod	28
29	1.28 Úvod	29
30	1.29 Úvod	30
31	1.30 Úvod	31
32	1.31 Úvod	32
33	1.32 Úvod	33
34	1.33 Úvod	34
35	1.34 Úvod	35
36	1.35 Úvod	36
37	1.36 Úvod	37
38	1.37 Úvod	38
39	1.38 Úvod	39
40	1.39 Úvod	40
41	1.40 Úvod	41
42	1.41 Úvod	42
43	1.42 Úvod	43
44	1.43 Úvod	44
45	1.44 Úvod	45
46	1.45 Úvod	46
47	1.46 Úvod	47
48	1.47 Úvod	48
49	1.48 Úvod	49
50	1.49 Úvod	50
51	1.50 Úvod	51
52	1.51 Úvod	52
53	1.52 Úvod	53
54	1.53 Úvod	54
55	1.54 Úvod	55
56	1.55 Úvod	56
57	1.56 Úvod	57
58	1.57 Úvod	58
59	1.58 Úvod	59
60	1.59 Úvod	60
61	1.60 Úvod	61
62	1.61 Úvod	62
63	1.62 Úvod	63
64	1.63 Úvod	64
65	1.64 Úvod	65
66	1.65 Úvod	66
67	1.66 Úvod	67
68	1.67 Úvod	68
69	1.68 Úvod	69
70	1.69 Úvod	70
71	1.70 Úvod	71
72	1.71 Úvod	72
73	1.72 Úvod	73
74	1.73 Úvod	74
75	1.74 Úvod	75
76	1.75 Úvod	76
77	1.76 Úvod	77
78	1.77 Úvod	78
79	1.78 Úvod	79
80	1.79 Úvod	80
81	1.80 Úvod	81
82	1.81 Úvod	82
83	1.82 Úvod	83
84	1.83 Úvod	84
85	1.84 Úvod	85
86	1.85 Úvod	86
87	1.86 Úvod	87
88	1.87 Úvod	88
89	1.88 Úvod	89
90	1.89 Úvod	90
91	1.90 Úvod	91
92	1.91 Úvod	92
93	1.92 Úvod	93
94	1.93 Úvod	94
95	1.94 Úvod	95
96	1.95 Úvod	96
97	1.96 Úvod	97
98	1.97 Úvod	98
99	1.98 Úvod	99
100	1.99 Úvod	100
101	1.100 Úvod	101

E HLUKOVÁ ŠTÚDIA

OBSAH

1	ÚVOD	1
2	METODIKA	1
3	DOPRAVNÉ PODKLADY	1
4	STAVEBNOTECHNICKÉ A SITUAČNÉ PODKLADY	1
5	SPÔSOB A POSTUP VÝPOČTU	1
6	SYNTETICKÁ ČASŤ	2
6.1	Súčasný stav	2
6.2	Prognóza zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy	2
6.3	Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov hluku z cestnej motorovej dopravy	4
6.4	Hodnotenie variantov	4
7	ĎALŠÍ DOPORUČENÝ POSTUP	5

1 ÚVOD

Hluková štúdia je spracovaná ako základný materiál určený pre dopracovanie technickej štúdie a štúdie - zámeru hodnotenia vplyvov diaľnice D18 na životné prostredie. Jej účelom je vytvoriť podmienky pre vyhodnotenie hlukovej situácie spojenej s modifikáciou trasy diaľnice a pre návrh protihlukových opatrení v rámci výstavby diaľnice D18. Tento materiál preto obsahuje tabuľkovú databázu potrebnú k zabezpečeniu vyššie uvedených cieľov. Syntetické tabuľky vyhodnotenia hlukovej situácie, ako jedného z klasifikovaných kritérií, sa nachádzajú aj v štúdii - zámere hodnotenia vplyvu diaľnice D18 na životné prostredie a v technickej štúdii diaľnice D18.

2 METODIKA

Výpočty hluku z cestnej motorovej dopravy sú realizované v zmysle platnej metodiky. Za týmto účelom boli aplikované postupy vyplývajúce z nasledovných materiálov:

- Vyhláška MZ SSR č.14/77 o prípustných hladinách vonkajšieho hluku
- Príloha č.2 (Výpočet hluku z cestnej motorovej dopravy) metodických pokynov na znižovanie škodlivých účinkov hluku v osídlení, 1984
- Vzorové tabuľky izofón, MVT SR 1981
- Úvod do urbanistickej akustiky, RNDr.Miloš Liberko, 1989
- Metodické pokyny pre výpočet hladín hluku z cestnej motorovej dopravy, VÚVA Praha, 1991

3 DOPRAVNÉ PODKLADY

Základnými vstupnými dopravnými údajmi sú intenzita dopravy a skladba dopravného prúdu pre súčasné a prognózované obdobie. Ako súčasný stav sú uvažované údaje z roku 1995, pre prognózovaný stav je použitý časový horizont roku 2025. V zmysle vládneho programu o výstavbe diaľnic v Slovenskej republike teda ide o obdobie 20 rokov po výstavbe súvislej línie diaľnice D18, ktorá bude v tomto časovom horizonte už vybudovaná ako súvislý štvorpruh po Svrčinovec. Prognostické dopravné údaje sú čerpané z prognózy automobilovej dopravy pre trasu diaľnice D18 a pre zostatkovú dopravu. Predmetná prognóza je súčasťou štúdie EIA diaľnice D18. Ako vstupné dopravné údaje sú chápané celoročné priemerné denné intenzity cestnej motorovej dopravy (sk.voz./24 hod.) a podiel nákladných automobilov a autobusov vyjadrený v (%). V zmysle horeuvedených metodík sú tieto údaje ďalej prepočítané na priemerné denné hodinové intenzity a podiely nákladných automobilov a auto-

busov pre denné a nočné obdobie. Faktor F1, vyjadrujúci vplyv rýchlosti dopravného prúdu a podielu nákladnej dopravy, je pre prognózovaný stav v roku 2025 korigovaný podľa metodiky VÚVA Praha. Pre obdobie po roku 2005 sa uvažuje so značným skvalitnením technických parametrov cestných motorových vozidiel, čo bude mať za následok zníženie mernej hladiny produkcie hluku z cestných motorových vozidiel. V praxi sa takáto situácia prejaví znížením hladín hluku a skrátením vzdialeností prípustných izofón od komunikácií.

4 STAVEBNOTECHNICKÉ A SITUAČNÉ PODKLADY

Do procesu výpočtu hladín hluku z cestnej motorovej dopravy vstupujú stavebnotechnické parametre komunikácií formou faktoru F2, vyjadrujúceho vplyv pozdĺžneho sklonu nivelety komunikácie a faktoru F3, vyjadrujúceho vplyv povrchu vozovky. Údaje o týchto veličinách sú čerpané z technických štúdií diaľnice D18 a v prípade ostatných dotknutých komunikácií z pasportov a z miestnych šetrení. K výpočtu korekcií hladín hluku boli potrebné informácie o konfigurácii terénu, prevýšení či záreze komunikácií. Údajová databáza vychádza zo stavebnotechnických podkladov, z mapových podkladov, z miestnych šetrení a z fotodokumentácií. Keďže predmetné technické štúdie diaľnice D18 pracujú s mapovým podkladom v mierke 1:10000, nie je presnosť výpočtu korekcií hlukových hladín smerodajná ale orientačná.

5 SPÔSOB A POSTUP VÝPOČTU

Spôsob výpočtu hluku z cestnej motorovej dopravy je daný platnou metodikou, postup výpočtu je podriadený účelu pre ktorý je táto štúdia vypracovaná. Postup je rozdelený do troch fáz, v prvej je vypočítaná základná ekvivalentná hladina hluku pre vzdialenosť 7,5 metra od komunikácie a vzdialenosť základnej izofóny prípustnej hladiny hluku. Celá dĺžka riešených komunikácií je rozdelená na jednotlivé úseky podľa meniacich sa vstupných veličín ovplyvňujúcich generovanie hluku. Vykreslením požadovanej izofóny prípustnej hladiny hluku do grafických podkladov je zistený konflikt hluku s obytným prostredím. Pre obytné prostredie bola, v zmysle platnej vyhlášky, zvolená prípustná hladina hluku 50 dB cez deň a 40 dB cez noc. Ako hodnotiace kritérium bola aplikovaná vzdialenosť izofóny pre nočné obdobie. Keďže základná požadovaná izofóna hluku v členitom prostredí neodzrkadľuje vplyv morfológie terénu - čím dochádza k značným deformáciám rozsahu zasiahnutého územia hlukom - sú v ďalšom kroku zohľadnené korekcie vyplývajúce z konfigurácie komunikácie v teréne. Orientačne je vyhodnocovaná lokalizácia komunikácie v teréne - prevýšenie alebo zárez - a vzdialenosť posudzovanej línie od komunikácie. V rámci charakteristických úsekov komunikácií sú takéto vstupné údaje spriemerované čím dochádza k ďalšiemu členeniu úsekov na podúseky. Zakreslením vypočítaných výsledkov vzdialenosti korigovanej požadovanej izofóny do grafických podkladov je dosiahnuté upresnenie zasiahnutého obytného územia nadmerným hlukom. Výpočty iných druhov korekcií hladín hluku sú pre určenú mierku 1:10000 neefektívne. V prípade, že predmetná korekcia neznižuje v dostatočnej miere hodnotu nepripustnej hla-

diny hluku a tým i rozsah zasiahnutého obytného územia, sú v tretej fáze postupu vypočítané potrebné protihlukové opatrenia. Efektívnosť ich návrhu je nakoniec preverená výpočtom zníženia hladiny hluku k posudzovanej línii a korekciou vzdialenosti požadovanej izofóny.

Tabuľková zostava hlukovej štúdie prezentuje uvedený postup výpočtu zoradením do tabuliek základných ekvivalentných hladín hluku, tabuliek korekcií a tabuliek protihlukových člón. Celá tabuľková zostava je kompletne spracovaná pre denné a nočné obdobie.

6 SYNTETICKÁ ČASŤ

6.1 Súčasný stav

Súčasný stav zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy je prezentovaný formou výpočtu. Tento materiál neobsahuje výsledky dlhodobých meraní hluku v teréne. Výpočet hluku je spracovaný podľa materiálu "Metodické pokyny na znížovanie škodlivých účinkov hluku v osídlení, Bratislava 1984". Posudzovanie hlukových hladín akceptuje vyhlášku MZ SSR č.14/1977.

Predmetom posudzovania súčasného stavu je cestná dopravná línia ktorej podstatnú časť dopravy v budúcnosti prevezme diaľnica D18. Predmetnú dopravnú líniu predstavujú cesty I/18 a I/11 v úseku Dolný Hričov - Žilina - Kysucké Nové Mesto. Celá trasa bola rozdelená na úseky podľa meniacich sa parametrov ovplyvňujúcich generovanie hluku. Podkladové údaje k výpočtu sú získané z pasportov komunikácií, mapových podkladov a miestnych šetrení. Údaje o intenzite dopravy sú prevzaté z predbežných výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v roku 1995, ktoré bolo vykonané Slovenskou správou ciest.

Zaťaženie prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy je kvantifikované prostredníctvom výpočtu vzdialenosti požadovanej izofóny od komunikácie. Platná metodika stanovenia prípustných hladín hluku je náročnejšia pre nočné obdobie. Tento parameter sa premieta do územia predĺžením vzdialenosti izofóny prípustnej hladiny hluku od komunikácie. Pre obytné prostredie je uvažovaná ako prípustná hladina hluku v nočnom období hodnota 40 dB, pre priemyselné areály hodnota 60 dB.

Výpočet hluku za rok 1995 neuplatňuje korekciu zohľadňujúcu zlepšenie technického stavu parku motorových vozidiel. Aplikácia Vyhlášky č.248/91 Zb. FMD o znížení produkcie hluku cestnými motorovými vozidlami je realizovaná pre časové horizonty po roku 2005. Z tohoto dôvodu nie je možné smerodatne vzájomne porovnávať podiel zasiahnutého obyvateľstva nadmerným hlukom v roku 1995 a v období po roku 2005. Ako pomocná porovnávacia veličina je uvádzaná hodnota základnej L_{Aeq} vypočítaná pre vzdialenosť 7,5 m od komunikácie vo výške prijímacu hluku 1,5 m nad terénom. Podiel zasiahnutého obyvateľstva hlukom z cestnej motorovej dopravy je vykonaný pre dva porovnávané varianty diaľnice D18 a komunikácie prevádzkujúce zostatkovú dopravu v horizonte roku 2025.

Nasledujúca tabuľka ozrejmjuje súčasný stav - rok 1995 - zaťaženia obyvateľstva hlukom z cestnej motorovej dopravy v dopravnej línii budúcej trasy diaľnice D18. Posudzované sú cesty I/18 a I/11.

č.cesty	úsek cesty	RPDI 1995 [voz./24 hod]	L_{Aeq} (A) [dB]		izofóna [m]	
			deň	noc	deň 50 dB	noc 40dB
I/18	Dol. Hričov-H.Hričov.	9788	73,12	66,08	181,3	267,4
	H.Hričov-ŽA Strážov	10224	73,31	66,27	185,8	194,8
	ŽA Strážov-začiatok ŽA	10594	70,61	63,67	130,3	194,8
	začiatok ŽA-križ. I/11 ŽA	13564	71,32	64,40	142,3	214,3
I/11	križ. I/18 ŽA-križ. II/583 ŽA	18240	72,79	65,86	173,6	259,7
	križ. II/583-križ. II/507	14227	71,71	64,78	150,7	225,4
	križ. II/507-hr.okresu CA	8072	72,79	65,63	171,4	252,1
	hr.okresu CA-zač. Radofa	7338	71,57	64,56	147,9	218,9
	zač.Radofa-križ.01165 KNM	8265	68,98	62,06	105,3	157,8
	križ.01165 KNM-Bud.Lehota	5952	68,10	61,17	93,8	140,3

Z výsledkov nápočtu vyplýva, že najvyššie hodnoty vzdialenosti izofóny od komunikácie sú dosahované v priestore osídlenia Dolného Hričova, Žiliny (oblasť priemyslu pozdĺž estakády, Budatin a Brodno).

6.2 Prognóza zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy

Prognóza zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy je vypočítaná pre rok 2025, pre dennú a nočnú dobu. Odvodená je z parametrov ovplyvňujúcich tvorbu hluku cestnou motorovou dopravou. Údaje sú čerpané zo stavebno-technických podkladov diaľnice a dotknutých komunikácií. Dopravné údaje sú čerpané z prognózy dopravy a modelov zaťaženia dotknutej komunikačnej siete, ktoré sú súčasťou tejto štúdie.

Zaťaženie prostredia hlukom je posudzované komplexne pre jednotlivé projektové prípady. Nakoľko projektové prípady zaťaženia prostredia hlukom sú závislé od rozdelenia dopravných prúdov medzi diaľnicu D18 a existujúcu komunikačnú sieť je štruktúra výpočtu podriadená tomuto faktoru. V hodnotení zaťaženia prostredia hlukom sa teda vyskytujú nasledovné projektové prípady:

- variant I, trasa diaľnice D18 v línii Dolný Hričov - Žilina/Strážov - Žilina/Brodno - Kysucké Nové Mesto/Povina a trasa zostatkovvej dopravy v línii cesty III/50757 Žilina/Vranie - Rudinka - Kysucké Nové Mesto/Povina.
- variant II, trasa diaľnice D18 v línii Višňové - Dolný Vadičov - Kysucké Nové Mesto/Povina a trasa zostatkovvej dopravy v línii cesty I/11 Žilina - Žilina/Brodno - Kysucké Nové Mesto/Povina.
- variant nulový (teda stav bez vybudovania diaľnice D18) v trase cesty I/18 Dolný Hričov - Žilina/Budatin a Žilina/Budatin - Žilina/Brodno - Kysucké Nové Mesto/Povina.

Z hľadiska porovnateľnosti uvedených variantov navzájom je potrebné poukázať na určité disproporcie. Tieto vyplývajú zo skutočnosti, že variant II - na rozdiel od variantu I - potrebuje k dosiahnutiu rovnakého koncového bodu v Kysuckom Novom Meste /Povine/ i použitie trasy diaľnice D1 v úseku Dolný Hričov - Višňové. Nulový variant je v úseku Dolný Hričov - Žilina/Budatín riešený v rámci etapizácie výstavby. Jeho porovnanie s variantom I a variantom II je podmienené spoločným dopravným koridorom cesty I/11 Žilina/Brodno - Kysucké Nové Mesto/Povina. Vzájomné porovnanie variantov I a II je uskutočniteľné pre rozdielne začiatky úsekov Dolný Hričov a Višňové a pre spoločný koniec úseku v Kysuckom Novom Meste/Povine.

Vypočítané hodnoty hluku sú usporiadané do tabuliek. Obsahujú vzdialenosti izofón od komunikácie pre dennú a nočnú dobu a hodnoty základnej ekvivalentnej hladiny hluku vo vzdialenosti 7,5 metra od komunikácie. Takáto údajová databáza zohľadňuje špecifické charakteristiky prostredia v orientačnom rozsahu a je úmerná spracovávanej mierke 1: 10000. Základná línia nočnej izofóny 40 dB je určujúca pre nápočet počtu obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom z posudzovanej dopravnej trasy. V grafickej časti sú taktiež vykreslené korekcie hlukových izofón, vypočítané z konfiguračných parametrov terénu (trasa v záreze a násype).

Nasledujúce tabuľky, uvádzajúce výsledné hodnoty, sú členené podľa jednotlivých projektových prípadov. Stanovenie úsekov v kilometroch, dopravné a stavebno-technické parametre sú uvedené v rámci prílohy - hlukovej štúdie.

Variant I

komunik. č. úseku	strana	úsek obsahuje obytné územie	L _{eq} (A) [dB]		izofóna [m]		počet obyv.
			denn	noc	denn 50 dB	noc 40 dB	
1/D18	vp.vf		68,88	61,79	104,0	152,2	
2	vp.vf		68,23	59,13	73,4	107,4	
3	vp.vf	Dolný Hričov	65,78	58,68	69,1	101,2	132/13
4	vp.vf	Dolný Hričov	69,29	62,19	109,7	160,5	130
5	vp.vf	Horný Hričov	68,83	61,73	103,3	151,1	
6	vp.vf		69,31	62,21	109,9	160,8	
7	vp		68,77	61,67	102,4	149,9	
7	vf		68,96	61,86	104,5	158,1	
8	vp		69,43	62,33	111,7	163,5	
8	vf		69,62	62,52	126,9	187,7	
9	vp		68,82	61,72	103,1	150,9	
9.1	vp	Žilina-Strážov	69,01	61,91	103,7	152,8	191/0
9	vf		69,01	61,91	103,7	152,8	
10	vp.vf	priemysel ŽA-Pov.Chlmec	69,40	62,30	103,5	153,3	
11	vp.vf		69,28	62,18	103,7	153,7	
12	vp.vf	ŽA-Brodno, ŽA-Vranie	71,49	64,41	146,4	214,7	240/5
13	vp.vf		72,17	65,09	160,0	234,7	
14	vp.vf		71,67	64,40	150,0	220,0	
15	vp.vf	KNM-Oškerda, exist. clona	71,51	64,43	146,7	215,3	0/5
16	vp.vf	Radofa, Kys. Nové Mesto	71,80	64,72	152,3	223,5	449/15
17	vp.vf	Bud. Lehota, Kys. Nové Mesto	71,68	64,60	150,0	220,1	399/0
18	vp.vf	Povina	71,86	64,78	153,8	225,4	82/7
19	vp.vf		71,49	64,41	146,4	214,7	
Zostatková doprava na súběžnej komunikácii I/11 Žilina-Vranie - Rudinka - Kysucké Nové Mesto							
20/I50757	vp.vf	ŽA-Pov.Chlmec	63,98	56,92	54,5	80,3	20/20
21	vp.vf	ŽA-Vranie	61,36	54,40	38,5	57,6	116/116
22	vp.vf		63,98	56,92	54,5	80,3	
23	vp.vf	Rudinka	58,06	51,08	24,7	37,1	53/53
24	vp.vf		60,86	53,77	36,0	53,0	
25	vp.vf	Kysucké Nové Mesto	60,91	53,94	36,3	54,2	60/60
26	vp.vf	Kysucké Nové Mesto	60,24	53,26	33,2	49,5	30/30

Variant I

spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom bez výstavby cién: 1785
spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom po výstavbe cién: 330

Variant II

komunik. č. úseku	strana	úsek obsahuje obytné územie	L _{eq} (A) [dB]		izofóna [m]		počet obyv.
			denn	noc	denn 50 dB	noc 40 dB	
1/D18	vp.vf	Višňové	70,22	63,11	123,7	181,1	132/23
2	vp.vf	Strážavý	70,25	63,16	124,7	182,2	
3	vp.vf	Mojš, Gbeľany	69,27	62,18	109,4	160,2	
4	vp.vf	Gbeľany, Nededza	69,68	62,59	115,5	169,1	
5	vp.vf	Kotrčina Lúčka	70,35	63,26	126,1	184,7	132/3
6	vp.vf	Dolný Vadičov	69,55	62,46	113,5	166,2	
7	vp.vf	Dolný Vadičov, Lopuš. Pažite	69,63	62,53	114,6	167,9	138/10
8	vp.vf	Povina	69,42	62,33	111,6	163,4	56/7
9	vp.vf		69,12	62,03	107,2	157,0	
Zostatková doprava na súběžnej komunikácii I/11 Žilina - Kysucké Nové Mesto							
10 I/11	vp.vf	Žilina-priemyselný okrsok	69,96	63,01	7,5*	12,2*	
10 2	vp.vf		69,83	62,67	117,7	175,3	
11	vp.vf	Žilina-Budatín	69,37	62,40	110,8	165,0	214/214
12	vp.vf	Žilina-Brodno	69,03	61,97	106,0	155,9	
13	vp.vf	KNM-Oškerda, exist. clona	68,21	61,14	95,1	139,8	0/10
14	vp.vf	Radofa, Kys. Nové Mesto	68,0	59,03	72,6	108,2	88/10
15	vp.vf	KNM-Budatín, Lehota	60,24	53,26	33,2	49,5	82/82

* izofóna pre priemyselný okrsok, 70 dB denn/60 dB noc

Variant II

spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom bez výstavby cién: 840
spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom po výstavbe cién: 359

Variant nulový

komunik. č. úseku	strana	úsek obsahuje obytné územie	L _{eq} (A) [dB]		izofóna [m]		počet obyv.
			denn	noc	denn 50 dB	noc 40 dB	
1/I/11	vp.vf	Žilina-priemyselný okrsok	70,23	63,26	7,8*	12,6*	
2	vp.vf	Žilina-Budatín	69,55	62,58	113,5	168,8	234/234
3	vp.vf	Žilina-Brodno	70,15	63,37	127,8	187,3	110/5
4	vp.vf	KNM-Oškerda, exist. clona	69,97	62,89	119,9	175,8	0/10
5	vp.vf	Radofa	67,73	60,75	88,9	132,2	105/10
6	vp.vf	KNM-Bud. Lehota, Povina	66,85	59,67	79,6	118,2	130/18

* izofóna pre priemyselný okrsok, 70 dB denn/60 dB noc

Variant nulový

spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom bez výstavby cién: 579
spolu počet obyvateľov zasiahnutých nadmerným hlukom po výstavbe cién: 277

6.3 Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov hluku z cestnej motorovej dopravy

Výpočet zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy pre 2025 zohľadňuje očakávané zlepšenie stavu podmienené skvalitnením technického stavu parku cestných motorových vozidiel. Aplikácia predpisov EHK vo výrobe cestných motorových vozidiel podstatne znižuje hodnoty generovanej hladiny hluku motorovými vozidlami.

Ako protihlukové opatrenia je navrhnutá výstavba protihlukových clôn. Účelom tejto výstavby je zníženie negatívnych účinkov hluku na obytné prostredie. Protihlukové clony sú navrhnuté pozdĺž trasy diaľnice. V prípade Dolného Hričova, kde ide o súbeh diaľnice a železničnej trate, je protihluková clona umiestnená medzi súbežnú dopravnú líniu a osídlenie. Charakter územia variantu I. diaľnice D18 (trasa je v kontakte s urbanizovaným prostredím) neumožňuje aplikovať prirodzenejšie prvky ochrany, náročnejšie na potrebnú plochu. Aplikácia lesných pásov alebo zemných valov má vhodnejšie podmienky vo variante II. Zdokumentovanie uplatnenia týchto prvkov protihlukovej ochrany si vyžaduje inú mierku mapových podkladov.

V nasledovných tabuľkách je spracovaný prehľad potrebných protihlukových opatrení

Variant I

osídlenie	úsek diaľnice D18			clona	
	ZÚ [km]	KÚ [km]	strana	dĺžka [m]	výška [m]
1. Dolný Hričov	2,50000	2,90000	vpravo	400	1,5
2. Dolný Hričov	3,96000	4,10000	vpravo	140	1,5
3. ŽA - Strážov	9,50000	10,32000	vpravo	820	1,5
4. ŽA - Brodno	14,00000	14,94000	vpravo	940	4,0
5. ŽA - Brodno	14,20000	15,42000	vľavo	1220	2,0
6. KNM - Oškerda	17,00000	17,75000	vpravo	750	3,0
7. Radofa/Bud. Lehota	19,75000	20,86000	vpravo	1110	2,5
8. Kysucké Nové Mesto	19,60000	20,63000	vľavo	1030	1,5
9. Povina	21,75000	21,90000	vpravo	150	3,0
10. Povina	21,90000	22,10000	vpravo	200	2,0

Variant I, celkom dĺžka protihlukových clôn: 6760 m

Variant II

osídlenie	úsek diaľnice D18			clona	
	ZÚ [km]	KÚ [km]	strana	dĺžka [m]	výška [m]
1. Višňové	0,68000	1,00000	vľavo	320	1,5
2. Višňové	0,88000	1,05000	vpravo	170	1,5
3. Kotrčina Lučka	12,35000	12,50000	vpravo	150	1,5
4. Kotrčina Lučka	12,43000	12,58000	vľavo	150	1,5
5. Dolný Vadičov	15,08000	15,21000	vpravo	130	1,5
6. Lopusné Pažite	16,55000	17,55000	vpravo	1000	1,5
7. Povina	21,15000	21,35000	vpravo	200	1,5
Súbežná komunikácia pre zostatkovú dopravu - cesta I/11					
8. KNM-Oškerda	6,25000	7,08700	vpravo	750	3,0
9. Radofa	8,90000	9,30000	vpravo	400	3,6

Variant II., celková dĺžka protihlukových clôn: 3270 m

Variant nulový

osídlenie	úsek diaľnice D18			clona	
	ZÚ [km]	KÚ [km]	strana	dĺžka [m]	výška [m]
1. Ža-Brodno	3,25000	4,19000	vp	940	3,0
2. Ža-Brodno	3,45000	4,67000	vľ	1220	3,0
3. KNM-Oškerda	6,25000	7,08000	vp	830	4,0
4. Radofa	8,90000	9,30000	vp	400	4,0
5. KNM-Budatín, Lehota	10,30000	10,80000	vp	500	4,0
6. Povina	11,20000	11,46000	vp	260	4,0

Variant nulový, celková dĺžka protihlukových clôn: 4150 m

6.4 Hodnotenie variantov

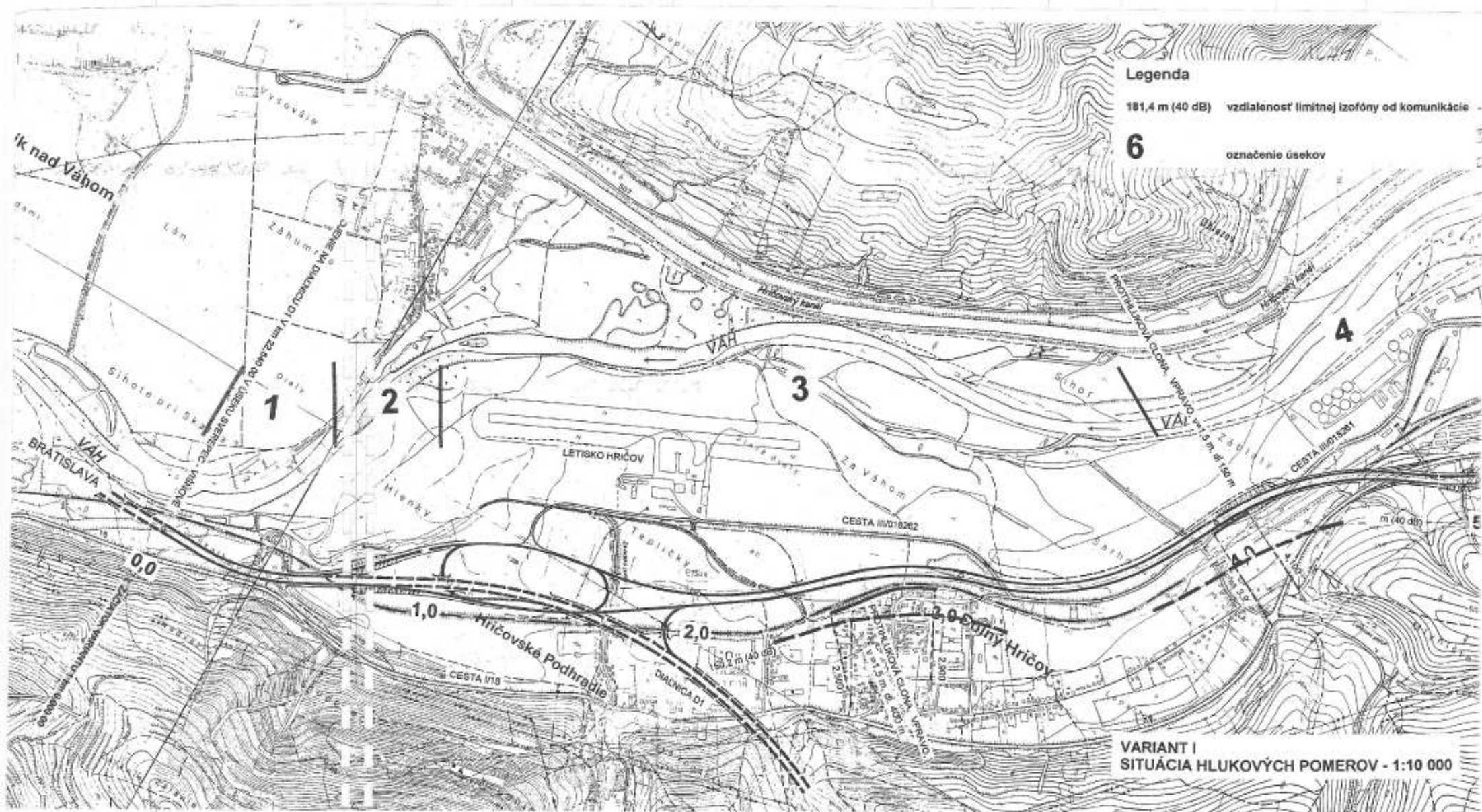
Porovnanie variantov potvrdzuje ich charakter lokalizácie v území. Variant I - vedený prevažne urbanizovaným prostredím - si vyžaduje väčší rozsah protihlukových opatrení pozdĺž trasy diaľnice D18 ako Variant II. Cestná trasa variantu I pre zostatkovú dopravu, v línii cesty III/50757, vnáša malé dopravné zaťaženie do relatívne nového prostredia. Problémom variantu II je vysoký podiel zostatkového dopravy na ceste I/11, čím nastáva situácia v ktorej je potrebné realizovať protihlukové clony pre obytné prostredie i mimo trasy diaľnice D18. Tento stav vznikne v Kysuckom Novom Meste - Oškerde, Radoli a mimo skúmaného úseku cesty I/11 i na ceste I/18 v Dolnom Hričove a v Žiline - Strážove. V ďalších časových horizontoch je reálny predpoklad výstavby protihlukovej clony pozdĺž cesty I/11 i v Žiline - Brodno. Nulový variant (vedený v trase súčasnej cesty I/11) si okrem uvedených opatrení vyžiada ochranu clonami i osídlenia v Žiline - Brodno, Kysuckom Novom Meste - Budatínskej Lehote a v Povine. Nakoľko je nulový variant v tejto úlohe reprezentovaný cestou I/11 v úseku Žilina - Povina, i hodnotenie všetkých troch variantov je porovnateľné len pre tento úsek. Porovnanie variantov I a II, v celej dĺžke trasy diaľnic a komunikácií pre zostatkovú dopravu, je vzájomne kompatibilné.

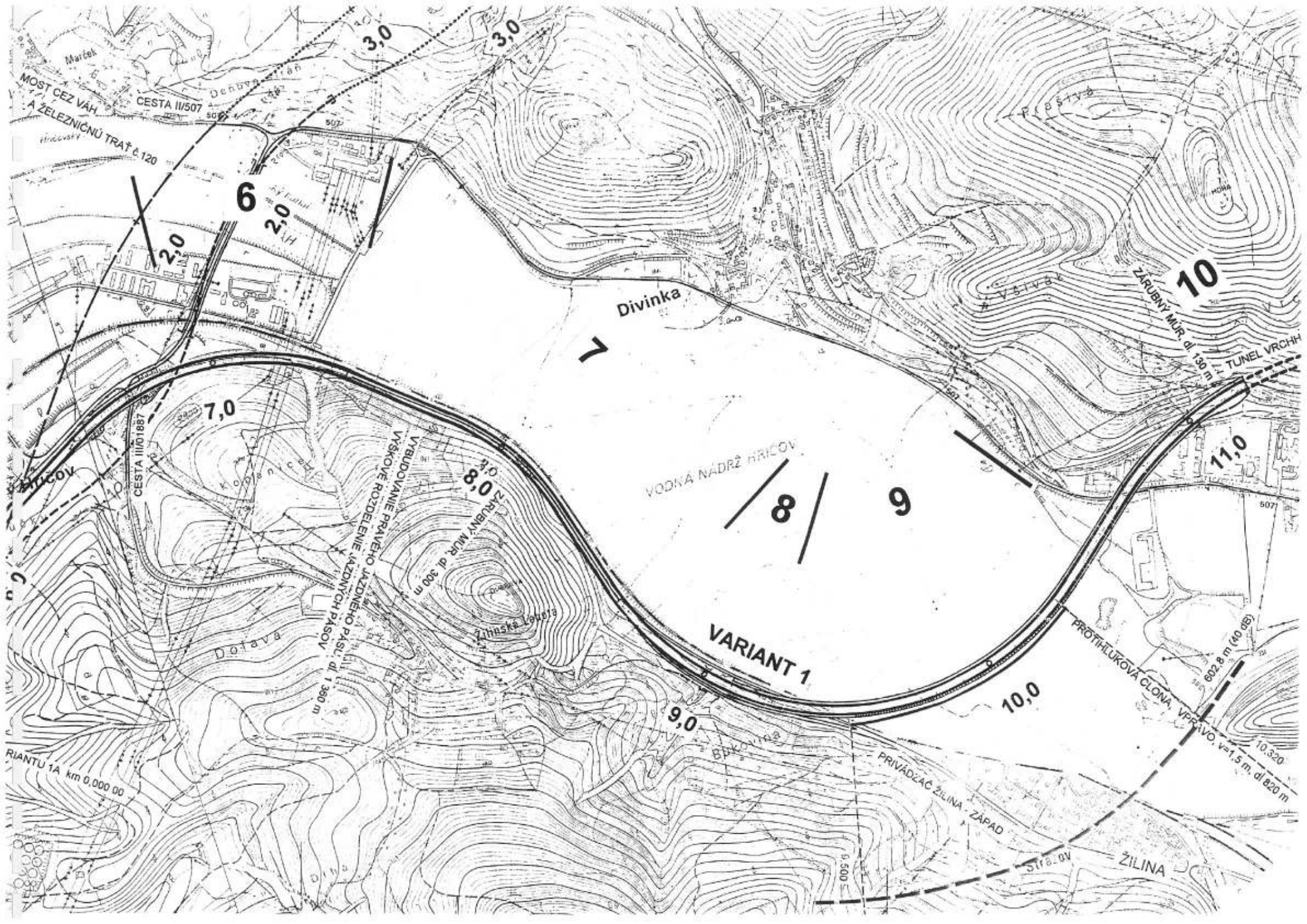
Vzhľadom na rozsah obyvateľstva zasiahnutého nadmernou hladinou hluku a protihlukové opatrenia zmierňujúce tento rozsah je hodnotenie variantov - včítane trás pre zostatkovú dopravu - nasledovné:

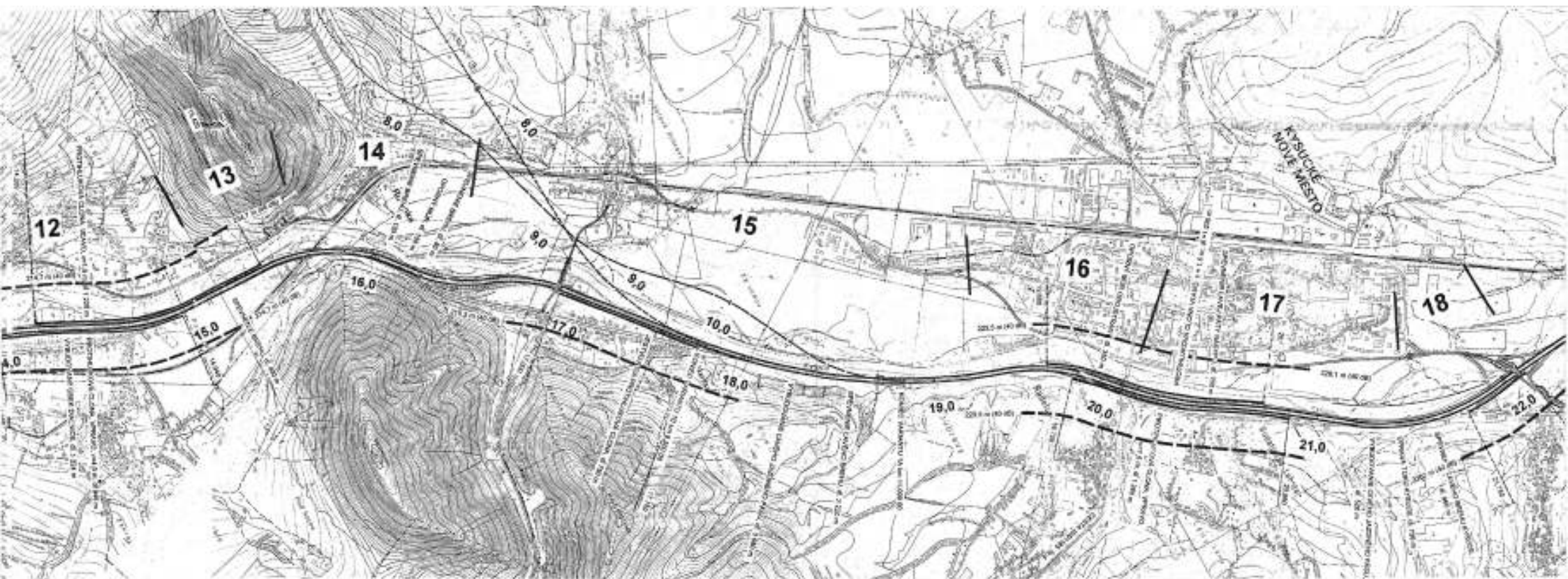
Variant	Bez protihlukových zariadení			S protihlukovými opatreniami		
	D18	I/18	Spolu	D18	I/18	Spolu
Variant I	1506	279	1785	45	279	324
Variant II	458	382	840	43	316	349
Nulový	-	-	579	-	-	227

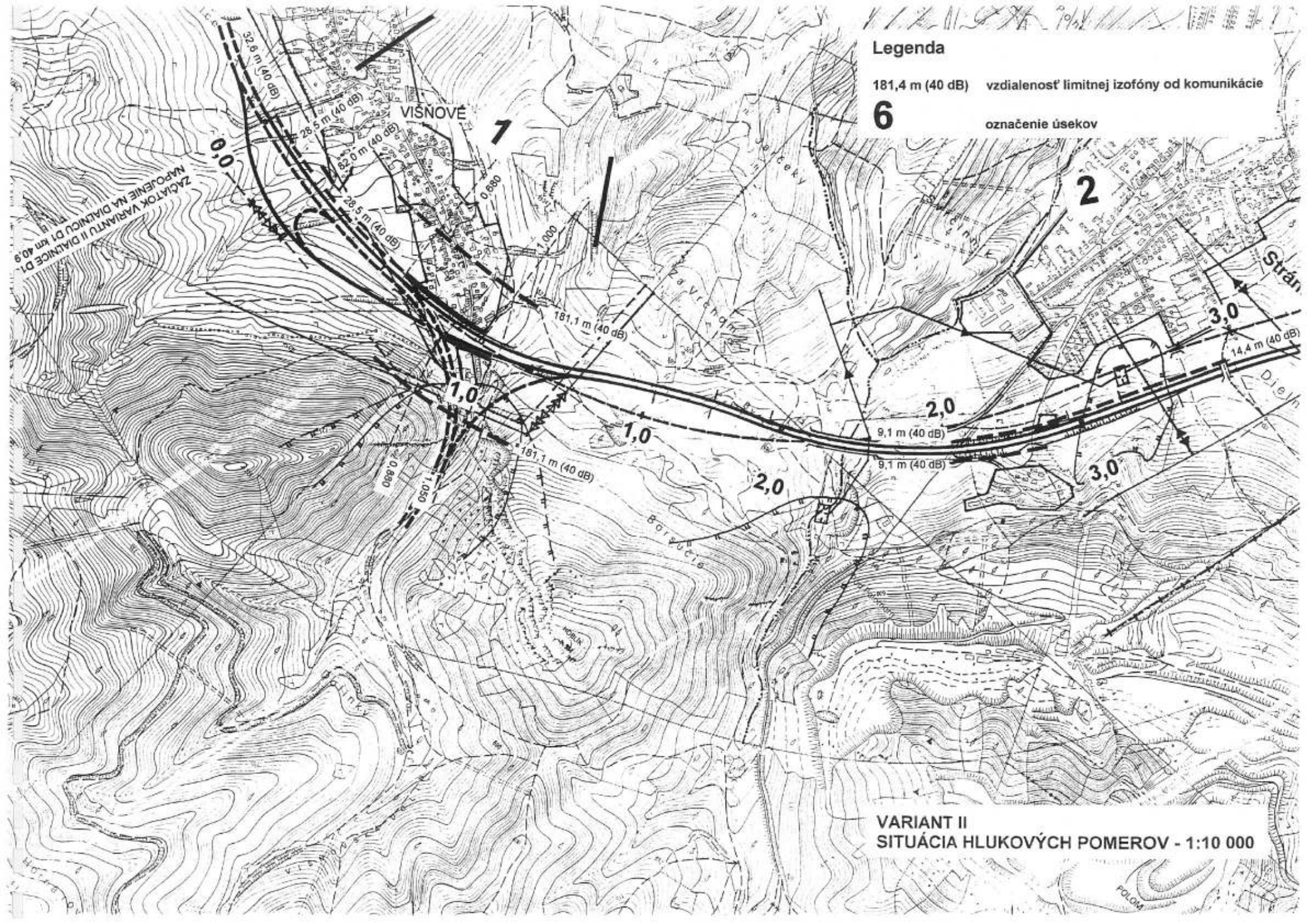
7 ĎALŠÍ DOPORUČENÝ POSTUP

Vypočítané údaje zaťaženia prostredia hlukom z cestnej motorovej dopravy diaľnice D18 a zostatkovej dopravy zodpovedajú použitej mierke a presnosti vstupných veličín. Zistené hodnoty možno považovať za orientačné, zodpovedajúce účelu a cieľu tohoto materiálu. V ďalšom predprojekčnom a projekčnom postupe bude potrebné údaje o zásahu prostredia hlukom postupne upresňovať. Cieľom bude prechod z prezentácie hlukového zaťaženia prostredníctvom orientačných línií obytného prostredia na upresnené línie a jednotlivé objekty v zodpovedajúcej mierke. Ďalší stupeň štúdie hodnotenia vplyvov diaľnice D18 na životné prostredie - správa o hodnotení - bude mať ako stavebno-technický podklad dokumentáciu pre vydanie územného rozhodnutia ktorá bude vo svojej obsahovej stránke presnejšia ako v tomto stupni použitá technická štúdia diaľnice D18. Zodpovedajúca mapová mierka a presnejšie podklady vytvoria podmienky pre korekcie hodnotenia vplyvu hluku z cestnej motorovej dopravy na životné prostredie a rozsah protihlukových opatrení.









označenie úsekov

VARIANT II
SITUÁCIA HLUKOVÝCH POMEROV - 1:10 000





F GEOLOGICKÉ POMERY

GEOLOGICKÁ STAVBA

Podľa regionálneho členenia (M. Maheľ, et al., 1967) je územie v koridore variantov diaľnice budované nasledovnými **geotektonickými jednotkami**:

- vonkajším flyšovým pásmom
- bradlovým pásmom
- centrálnokarpatským paleogénom Žilinskej kotliny.

Flyšové pásmo vonkajších Karpát je zastúpené magurskou skupinou, vo vývoji bystrickej jednotky. Jednotka je budovaná výhradne žilinskými vrstvami (stredný až vrchný eocén). Na báze súvrstvia je vývoj prevažne pieskovecový, v strednej časti s prechodom do typického jemnorytmického flyša a vo vrchnej časti s prevahou poloh ilovca.

Bradlové pásmo vonkajších Karpát je charakteristické veľkou nerovnorodosťou z hľadiska geologickej stavby, litologického zloženia a tektonickej stavby. Prevládajú prevažne ilovcové a slieňovcové komplexy, v ktorých sú utopené nápadne morfológicky vyčnievajúce bradlá odolnejších karbonátov.

Centrálnokarpatský paleogén buduje výplň Žilinskej kotliny. Buduje územie koridoru variantu II v úseku 0,000 - 10,100. Územie reprezentuje predkvartérne podložie severovýchodného okraja Žilinskej kotliny, ktoré je tvorené monotónnym súvrstím vnútrokarpatského flyšu. Jedná sa o treťohorné (paleogénne) súvrstvia ilovcov a prachovcov a slienitých ilovcov a prachovcov s lavicami pieskovec. Ilovce sú v prevahe alebo v rovnováhe s pieskovecami. Na okraji kotliny sa vyskytujú aj vápnité zlepenice.

Kvartérne sedimenty sú v územiach koridorov variantov zastúpené:

- fluviálnymi sedimentami,
- proluviálnymi sedimentami,
- deluviálnymi sedimentami.

Fluviálne sedimenty vyplňajú široké údolie aluviálnej nivy Váhu. Sú reprezentované vývojom nivnej a korytovej fácie. Nivná fácia je reprezentovaná takmer súvislou vrstvou náplavových hĺn s mocnosťami do 1-2 m, s polohami pieskov. Výrazne je vyvinutá korytová fácia, kde mocnosť štrkovitých sedimentov je prevažne nad 5 m. Maximálne mocnosti do 15-18 m boli overené pri severnom okraji nivy Váhu v oblasti Teplička - Gbeľany. Minimálne mocnosti fluviálnych sedimentov sú najmä pri južnom okraji nivy, v úseku medzi Žilinou a Mojšovou Lúčkou.

Okrem údolných fluviálnych sedimentov sú najmä na ľavostranných svahoch údolia Váhu hojne zachované terasové fluviálne sedimenty so zastúpením vysokých a stredných terás. Terasové sedimenty, najmä stredná "vážska" terasa je vyvinutá ako súvislý morfológický stupeň medzi Strečnom a Žilinou a v úseku medzi Dolným a Horným Hričovom. Mocnosť terasových štrkov je do 3-10 m, ojedinele až do 15-22 m.

Štrkovité zeminy terás sú prekryté súvislým a mocným pokryvom polygenetických (sprašovo - deluviálnych zemín). Pokryv je typický najmä pre "vážsku" strednú terasu v úseku medzi západným okrajom Strečna a Žilinou.

V údolí Váhu sú ojedinele zachované aj výplne starých ramien (okolie Tepličky). Sú vyplnené prevažne organickými zeminami, resp. piesčitými a jemnozrnnými zeminami s organickou prímiesou. Ich výskyt je možný predpokladať v okrajovej časti fluviálnych náplavov v úseku km 8,5-9,3, kde tvoria súvislú polohu o mocnosti do 2-3 m (variant I).

Výrazné fluviálne sedimenty sú vytvorené aj v údolí Kysuce. Komplex fluviálnych sedimentov údolnej nivy je reprezentovaný štrkami hlinitými, ilovitými s pokryvom holocénnych hĺn. Mocnosti fluviálnych sedimentov však nedosahujú mocnosti sedimentov Váhu.

Komplex fluviálnych sedimentov terás je zachovalý aj na ľavej strane údolia Kysuce, medzi Oškerdou a Budatínskou Lehotou.

Výplne bočných dolín a údolia prítokov (Stráňavský potok, Kotrčina, Vadičovský potok) sú vyplnené heterogénnymi fluviálnymi sedimentami, prevažne charakteru hlinitých štrkov. Ich mocnosť je nerovnomerná. Predpokladáme mocnosti do 2-5 m.

V dôsledku výraznej erózie flyšového povrchu homín v Kysuckej vrchovine a v Stredných Javorníkoch došlo k tvorbe výrazných akumulácií deluvií a prolúvií.

Najvýraznejšie prolúviá v podobe pleistocénnych a recentných výplavových kužeľov sú vyvinuté pri vyústení údolí v okolí Dolného Hričova - počiatočné úseky variantu I (Závodská dolina s tokom Závodského potoka, Lehotského potoka), v okolí vyústenia údolia Kotrčiny a Gbelianskeho potoka na severnom okraji aluviálnej nivy Váhu (úsek variantu II). Pleistocénne náplavy Varínky a prítokov tu vytvorili mohutné a súvislé, morfológicky vystupujúce, prolúviálne kužeľe prechádzajúce do nízkej terasy Váhu v úseku medzi Varínom a Tepličkou.

Výrazné, súvislé a mocné prolúviálne sedimenty sú vytvorené aj pri vyústení hlboko zarezaných údolí, na severozápadných svahoch Malej Fatry, v úseku koridoru variantu II v okolí obce Stráňavy. Vznik prolúviálnych kužeľov súvisí s tektonickým poklesávaním Žilinskej kotliny a s rozsiahlou eróziou odkrytých svahov Malej Fatry.

Deluviálne sedimenty sú geneticky viazané najmä na mierne svahy údolia Váhu a ich úpätia (úsek varianty I, v km 4,3-7,5 a 8,5-9,2), na svahy budované prevažne flyšovými horninami Žilinskej kotliny (variant II, km 0,0-6,0). Nerovnomerne sú deluviálne pokryvy vyvinuté na svahoch Kysuckých vrchov medzi Nededzou a Budatínskou Lehotou. Vývoj deluvií, ich mocnosť a rovnorodosť tu závisí od litologického charakteru podložja. Výrazné mocnosti budú najmä na flyšovom podklade budovanom prevažne ilovcami, slieňovcami (paleogén, krieda) a na zónach s výrazným tektonickým porušením (násunové línie medzi tektonickými jednotkami). Výraznejšie mocnosti sú vyvinuté na svahoch a v tzv. Vadičovskej brázde (medzi obcami Budatín - Zástranie - Kotrčina Lúčka - Horný Vadičov), na svahoch údolia Vadičovského potoka v úseku medzi Horným Vadičvom a Lopusným Pažitím a na svahoch údolia Poviny. Ich mocnosti možno predpokladať do 1-3, lokálne do 3-5 m. Samostatnou skupinou deluviálnych sedimentov sú zosuvné deluviá, ktoré podrobnejšie charakterizujeme pri hodnotení geodynamických javov.

Antropogénne sedimenty - navážky sú najviac rozšírené v okolí väčších aglomerácií, najmä Žiliny. V trase koridoru variantu II, sú navážkami zasypané bývalé štrkoviská medzi obcami Gbeľany a Varín (km 7,8-8,0). Mocnosť navážok je minimálne 2-3 m. Medzi antropogénne odpady môžeme aj zaradiť umelé osypy na svahoch lomu Polom, východne od obce Stráňavy.

INŽINIERSKOGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

V zmysle regionálnej inžinierskogeologickej rajonizácie možno v území koridorov diaľnice vyčleniť nasledovné typy rajónov:

Ss - rajón ílovcovo - vápencových (slieňovcových hornín)

Zaberá mierne strmé a strmé svahy bradlového pásma, ktoré reprezentujú horniny jurského a kriedového veku - ílovce, slieňovce a rôzne litologické typy vápencov, často silne zvrásnené, ílovce a slieňovce sú bridličnatej textúry. V úzkom pruhu jadra bradlového pásma, ktorý tvorí prevažne úsek údolia prielomov tokov Vadičovského potoka a Kysuce je rajón reprezentovaný jurskými a kriedovými vápencami, lokálne s polohami slieňovcov (rajón Ss, Sk). Mocnosť vrstiev je rádovo niekoľko cm až dm. Z geodynamických procesov je možné v rajóne predpokladať výskyt svahových deformácií typu zosúvania, čiastočne zvetrávanie a eróziu v komplexoch ílovcovo - slieňovcových. Použitie kameniva je vhodné pre komunikácie, horniny sú pomerne ťažko rozpojitelné.

Sz - rajón pieskovcov - zlepených hornín

V koridoroch diaľnice má máloplošné zastúpenie (exotické zlepené v súvrství klapského pásma). Masívy budované týmito rajónom tvoria stredne strmé až strmé svahy. Podľa druhu tmelu sú to pevné skalné horniny (vápnitý tmel) až horniny rozpadavé (ílovitý tmel). Z geodynamických javov sa prejavuje hlavne erózia - vytváranie výmoľov a roklin, selektívne zvetrávanie. Horniny tohoto rajónu sú dobrou základovou pôdou, podľa tmelu sú až ťažko rozpojitelné. Vlastnosti závisia od stupňa zvetrania. Budujú najmä masívy v tunelových úsekoch variantu I (tunel Vrchhora a Považský Chlmec) a čiastočne u variantu II (Rúbane).

Sf - rajón flyšových hornín

V koridoroch variantov má veľké plošné rozšírenie. Reprezentuje ho flyšový komplex zvrásnených paleogénnych a kriedových hornín vonkajšieho, vnútorného pásma a bradlového a klapského pásma. V kotlinách sú svahy budované týmito rajónom prevažne mierne, vo vonkajšom - magurskom paleogéne a v kriede bradlového pásma sú svahy mierne strmé a strmé. Z geodynamických javov sú pre rajón typické rozsiahle zosuvy, ojedinele blokové deformácie, erózne ryhy a výmole. Vlastnosti hornín závisia od pomerného zastúpenia pieskovcov. Sú prevažne málo odolné voči zvetrávaniu a územie s pomerne malým spádom je náchylné na eróziu.

Lp, LpFt - rajón polygenetických sedimentov, resp. rajón polygenetických sedimentov na sedimentoch riečnych terás

Rajón má malé plošné zastúpenie. Je vyvinutý iba na povrchu terás v koridore variantu II, na povrchu ľavostarmej terasy Váhu, v dĺžke cca 1000-1200 m. Zeminý tvoria VII. skupinu podľa vhodnosti pre podložie komunikácií, použitie do násypov je málo vhodné.

Fn - rajón náplavov nížinných tokov

Zahrňa rovinaté územie v alúviu Váhu a Kysuce. Štrková akumulácia je trvale zvodnená, charakterizovaná strednou a vysokou pórovou priepustnosťou. Z geodynamických javov sa tu uplatňuje erózia vodných tokov. Nivná fácia (ily) tvorí VIII - X. skupinu podľa vhodnosti pre podložie komunikácií, použitie do násypov je málo vhodné až nevhodné. Štrky sú ako podložie komunikácií zatriedené do skupiny I. - II, použitie do násypov je veľmi vhodné.

Fh - rajón náplavov horských tokov

Pre rajón sú typické rovinaté až mierne sklonité územia aluviálnych nív horských tokov. Náplavy sú rôznorodé. Prevažne jemnozrné zeminý tvoria málo vhodné až nevhodné podložie komunikácií a sú málo vhodné až nevhodné pre použitie do násypov. Štrkovité zeminý sú prevažne vhodné do násypov komunikácií, ako podložie násypov sú zatriedené do skupiny II. - IV.

Ft - rajón pleistocénnych riečnych terás

Tvoria plošiny na okraji nív údolia Váhu - stredná terasa Váhu. Podzemná voda je akumulovaná v spodnej časti, na báze akumulácie. Štrkovité zeminý sú vhodným materiálom do násypov a tvoria II. - IV. skupinu podľa vhodnosti pre podložie komunikácií.

P - rajón proluviálnych kužeľov

Tvorí výrazné úpätia svahov Malej Fatry, s nízkou až strednou členitosťou. Kužele sú prevažne heterogénne, od jemnozrných zemin až po balvany, slabo vytriedené, s premenlivou mocnosťou. Z geodynamických procesov sa výraznejšie uplatňuje najmä výmoľová erózia a v nadväznosti na ňu svahové gravitačné pohyby typu zosúvania. Ich vhodnosť do násypov komunikácií a podložia je závislá od obsahu štrkovitých zemin.

D - rajón deluviálnych sedimentov

Je plošne veľmi rozšírený. Zaberá svahy rôznych sklonov. Litologický charakter zemin je rôznorodý, závisí od charakteru a morfológie podkladu, strmosti svahov a klimatických pomerov. V rajóne nie sú vhodné podmienky pre akumuláciu podzemných vôd. Z geodynamických procesov sa uplatňujú gravitačné pohyby typu zosúvania, tečenia a erózia. Deluviálne zeminý, najmä jemnozrné, tvoria málo vhodné až nevhodné materiály pre použitie do násypov a skupinu VIII - X pre podložie komunikácií. Súte sú však vhodným materiálom do násypov.

Dz - rajón zosuvných delúvií

Zaberá územia s plošnými, frontálnymi, menej prúdovými zosuvmi a skalnými zrúteniami. Je vyvinutý najmä na flyšových horninách paleogénu a kriedy. Zosuvné delúviá sú tvorené jemnozrnými zeminami, suťami a zvetralinami s chaotickým usporiadaním. Pre rajón je typický špecifický spôsob zvodnenia s častým výskytom zamokrených miest a zosuvných prameňov. Použitie materiálu do násypov je málo vhodné až nevhodné, ako podložie komunikácií tvorí skupinu VIII -X, za predpokladu sanačných opatrení.

HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

V trase variantov diaľnice je predkvartérne podložie oblasti Žilinskej kotliny budované súvrstvom vnútrokarpatského paleogénu v typickom flyšovom vývoji (striedanie pieskovcov a ílovcov). V dôsledku prevahy relatívne nepriepustných ílovcov a subhorizontálneho uloženia vrstiev, predstavuje súvrstvie ako celok veľmi nízko zvodnené prostredie (koeficient prietochnosti $T \leq 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$, špecifická výdatnosť vrtov $q \leq 0,1 \text{ l/s/m}$). Zvodnenie je viazané prakticky iba na zónu zvetrávania. Pri vhodných morfológických podmienkach sú vrstvy pieskovcov odvodňované cez povrchovú vrstvu kvartérnych deluviálnych sedimentov, čo často spôsobuje vznik rozsiahlych plošných mokrin odvodňovaných úrodnými prameňmi s výdatnosťou rádovo 0,1 l/s.

Oblasť bradlového pásma sa v dôsledku zložitej geologicko-tektonickej stavby vyznačuje zložitým obehom podzemných vôd. Prevažná časť substrátu je reprezentovaná flyšovými sedimentami strednej a vrchnej kriedy, s obdobnými hydrogeologickými vlastnosťami hornin ako vyššie popísaný celok vnútrokarpatského paleogénu.

V úzkom pruhu medzi Zádubným a Horným Vadičovým vystupuje súvrstvie zlepenecov a pieskovcov vrchnej kriedy, ktoré predstavujú zvodnenejší a priepustnejší celok ($T = 1 \cdot 10^{-3} - 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2/\text{s}$, $q = 0,1-1,0 \text{ l/s/m}$). Na túto štruktúru sú viazané využívané pramene v Kotrčinej Lúčke s výdatnosťou 0,16-2,0 l/s a Hornom Vadičove (1,9 l/s).

Súvislejší pruh krinoidových, rádiolárových a rohovecových vápencov jury a kriedy, podobných hydrogeologických vlastností vystupuje na povrch aj medzi Brodnom, Radoťou a Horným Vadičovým. Odvodňovaný je väčším počtom prameňov, z ktorých väčšie dosahujú výdatnosť rádovo 1-10 l/s. Z nich sú vodohospodársky využité pramene v Radoli (19 l/s), Lopusňoch Pažitiach (0,7 l/s) a Dolnom Vadičove (0,5 l/s).

Oblasť Kysuckých vrchov, severne od bradlového pásma, je budovaná sedimentami vonkajšieho flyšového pásma - striedanie sa vrstiev pieskovcov a ílovcov, s generálnym sklonom súvrstvia k S až SV. Súvrstvie nesie podobné atribúty ako vyššie popisovaný celok vnútrokarpatského paleogénu. Voda infiltrovaná zo zrážok v prevažnej miere odtieká priepovrchovou zónou konformne s povrchom terénu a odvodňuje sa v prameňoch, alebo rozptýleným odtokom do povrchových tokov a ich náplavov. V morfológicky exponovanejších častiach reliéfu väčšina podzemnej vody pritom odtieká laterálne vo vrchnej časti priepovrchovej zóny (v zvetralinovom plášti a deluviálnych sedimentoch). V obdobiach bez zrážok sa táto zóna pomerne rýchlo odvodní. Pramene, ktoré sú obvykle veľmi malej výdatnosti (0,01-0,1 l/s), preto veľmi citlivo reagujú na zrážky. Výdatnejšie a stálejšie pramene sú viazané na hlbší obeh podzemnej vody v pieskovcoch, z ktorých sú odvodňované spravidla v terénnych depresiách, vo forme vrstevných prameňov vznikajúcich na kontakte vrstiev pieskovcov s nepriepustnými vrstvami ílovcov.

S výnimkou tunelového vedenia diaľnice, jej výstavba bezprostredne súvisí s povrchovým horizontom podzemných vôd kvartéru. V sledovanom území možno vyčleniť tieto najčastejšie sa vyskytujúce celky sedimentov kvartéru, s odlišnými hydraulickými a režimovými charakteristikami:

- fluviálne sedimenty poriečnych nív,
- fluviálne sedimenty riečnych terás,
- proluviálne sedimenty,
- deluviálne sedimenty.

Fluviálne sedimenty poriečnych nív sú najvýznamnejším kolektorom podzemných vôd kvartéru študovaného územia. Reprezentované sú piesčitými štrkami s rôznym stupňom zahĺbenia, ktoré sú obvykle prekryté rôzne mocnou vrstvou piesčitých hlin. Najvýraznejšie akumulácie týchto sedimentov sa nachádzajú v údoliach Váhu, Kysuce a Rajčianky. Priepustnosť sedimentov sa najčastejšie pohybuje v rozmedzí rádo koeficienta filtrácie $k_f 10^{-3} - 10^{-4} \text{ m/s}$.

Hladina podzemnej vody je v hydraulikkej spojitosti s hladinou v riekach, pričom k najvýraznejšiemu ovplyvňovaniu dochádza v pririeknej zóne. Úroveň hladiny podzemnej vody sa v priebehu roka výrazne mení, v závislosti od zmeny klimatických a hydrologických pomerov. Maximá sú dosahované v jamných mesiacoch (marec-máj), minimá v auguste-novembri. Kolísanie dosahuje 1-3 m. V údolí Váhu sa hladina podzemnej vody nachádza v hĺbke 1-9 m pod terénom (I. Pirman, 1993), v údolí Kysuce 1-6 m pod terénom (A. Tužinský, 1965). Smer prúdenia podzemných vôd spravidla sleduje sklon relatívne nepriepustného podložia kvartéru, ktoré v uvedených oblastiach tvoria flyšoidné sedimenty.

Na akumulácie aluviálnych sedimentov sú viazané vodohospodársky významné zásoby podzemných vôd. Najvýznamnejšia oblasť sa nachádza na pravej strane Váhu v priestore medzi Varínom a Teplíčkou nad Váhom, kde sedimenty aluviálnej nivy vytvárajú spoločnú zvrstvenú so sedimentami tzv. varinskej nízkej terasy. V oblasti boli zdokumentované zásoby podzemných vôd v množstve 170 l/s (P. Bujalka, 1972). Podzemné vody uvedenej štruktúry sú exploátované studňami v dvoch lokalitách. Vodný zdroj Teplička nad Váhom je využívaný pre zásobovanie Žiliny, vodný zdroj Gbefany pre obec Gbefany. Uvedenú oblasť pretína trasa variantu II diaľnice.

Významné zásoby podzemných vôd sú viazané aj na kvartérne náplavy Kysuce. V území medzi Krásnom nad Kysucou a ústím Kysuce boli vypočítané v množstve 120-150 l/s (A. Tužinský, 1965).

Výskyt fluviálnych sedimentov je viazaný aj na údolia významnejších prítokov Váhu a Kysuce - Závadského, Lehotského, Vadičovského potoka, Snežnice, Kotrčinej, Rosinky a Stráňavského potoka. Hladina podzemných vôd sa tu nachádza najčastejšie v rozmedzí 0,5-3 m, jej kolísanie je menšie ako u väčších vodných tokov. Priepustnosť náplavov je v dôsledku väčšej hlinitej prímеси nižšia. Prúdenie podzemných vôd sleduje smer údolí potokov.

Po okrajoch aluviálnej nivy Váhu a Rajčianky je dokumentovaný výskyt riečnych terás. Významnejšie akumulácie týchto sedimentov sa nachádzajú na ľavej strane Váhu, v pruhu medzi Strečnom a Žilinou a na pravej strane Rajčianky, medzi Bytčicou a Žilinou. Zastúpené sú hliniopiesčitými štrkami a hlinami. Priepustnosť týchto sedimentov sa najčastejšie pohybuje v rozsahu rádo $k_f 10^{-4} - 10^{-5} \text{ m/s}$. Hladina podzemnej vody sa nachádza na báze štrkov a jej hĺbka je preto závislá od moci terasovej akumulácie. Terasy sú napájané výlučne atmosférickými zrážkami, prípadne prestupom podzemných vôd z morfológicky vyššie položených oblastí. K odvodňovaniu dochádza na okrajoch terasy buď vo forme rozptýlených, plošných prameňov, alebo prestupom podzemných vôd do nižšie položených nivných sedimentov. Na terasy nie sú viazané vodohospodársky významné zásoby podzemných vôd.

Na vyústeniach dolín väčších potokov sa sformovali náplavové kužele, ktoré reprezentujú proluviálne sedimenty kvartéru (málo opracované štrky, piesky, hliny). Charakterizované sú nižšou priepustnosťou, obvykle v rozsahu rádo $k_f 10^{-4} - 10^{-5} \text{ m/s}$.

Vo veľkej časti trasovania diaľnice sa vyskytujú deluviálne sedimenty, zastúpené prevažne hliníto-kamenitými sufami. Vzhľadom na charakter podložia je hlinitá zložka reprezentovaná prevažne ílovitou hlinou, čo spôsobuje veľmi slabú priepustnosť tejto vrstvy (k_f v rozsahu rádo $10^{-6} - 10^{-9} \text{ m/s}$). Tieto sedimenty sú napájané výlučne atmosférickými zrážkami. Hĺbka hladiny podzemnej vody závisí na klimatických pomeroch a morfológii terénu. Deluviálne sedimenty nepredstavujú významný kolektor podzemnej vody.

GEODYNAMICKÉ JAVY

Pestrá geologická stavba, veľká členitosť územia a doznievajúce neotektonické pohyby vytvárajú podmienky pre intenzívny vývoj geodynamických javov. Medzi najvýznamnejšie patria tektonické pohyby a zemetrasenia, svahové deformácie, erózia a zvetrávanie.

Tieto pohyby však nadobúdajú výraznejšiu dôležitosť z hľadiska seizmicity územia. Celé územie patrí podľa Broučka (1991) do 7. M.C.S. a Žilina so svojim okolím (medzi Horným Hričovom a Nededzou vo východno - západnom smere a medzi Lietavskou Lúčkou a Brodnom) až do 8. M.C.S. Opakovanie ničivých zemetrasení sa predpokladá raz za niekoľko storočí.

Erózia je zastúpená podľa hodnotenia rajónov a základných litologických typov zemín najmä na povrchu flyšových a zlepencových vrstiev, na svahoch budovaných deluviálnymi sedimentami, v údolí tokov. Na svahoch sú eróziou porušené najmä masívy (svahy) s výrazným systémom tektonického porušenia. Erózia je vyvinutá najmä na stykoch litologicky rozdielnych typoch hornín. Priamo v koridore a v trase diaľnice je najvýraznejšie erózia vyvinutá na pravostranných svahoch Váhu v okolí Hričovskej nádrže (zaústenie tunelov variant IA a IB), na ľavostranných svahoch údolia Váhu v km 5,0-9,3, najmä však v km 8,2- 9,3 variantu I. V trase a koridore variantu II je erózia vyvinutá na svahoch pahorkatiny v úseku 0,0-6,0, na povrchu a strmých svahoch strednej terasy Váhu (km 5,5-6,2). Súvisle sú eróziou modelované svahy údolí Kotrčinského a Vadičovského potoka. Z erózie prevláda výmoleňová erózia nad plošnou. V údolí tokov prevláda bočná a hĺbková vodná erózia.

Svahové deformácie sú typickým sprievodným javom svahov v Žilinskej kotline a Kysuckých vrchoch. Svahové deformácie sú viazané najmä na masívy budované flyšovým súvrstvom a pokryvy deluviálnych, polygentických, proluviálnych zemín s priaznivým režimom podzemných vôd. Sú viazané najmä na zóny tektonicky porušených a selektívne zvetraných hornín a úseky svahov s nepriaznivým sklonom vrstiev. V trasách diaľnice D18 sú vyvinuté všetky typy zosúvania podľa typu a aktivity.

V koridoroch variantov sú zosuvy vyvinuté a na aktivizáciu zosuvov sú náchylné svahy najmä v týchto úsekoch:

Variant I

- úsek ľavostranných svahov medzi km 7.000 - 9.200,
- úsek zárezu trasy v pravostranných svahoch km 10.950 - 11.050,
- úsek ľavostranných svahov Kysuce v km 17.800 - 19.400.

Variant II

- úsek km 0.000 - 0.800 a 1.100 - 3.600, územie zosuvov na úpätí severovýchodných svahov Malej Fatry medzi Višňovým a Stráňavami,
- úsek svahu terasového stupňa Váhu v km 6.250,
- úsek km 9.300 - 11.000 na pravostrannom svahu údolia Váhu a na svahoch údolia potoka Kotrčiny.

Úsek od km 11.000 po km 16.600 je v súčasnosti bez výrazných aktívnych zosuvov. Existuje však možnosť vzniku porušenia svahov v dôsledku výrazných zemných prác - zárezov a násypov. Od km 18.200 - 20.800 sú na vznik zosuvov náchylné oblasti portálov tunelov.

Literatúra

- Bujalka, P., et.al.1960 : Hydrogeologický prieskum náplavov Váhu medzi Teplickou a Varínom, IGHP Žilina, 1960
- Fusán, O., Zoubek,V.: Geologická mapa ČSSR, M 1: 200 000, list Ostrava, ÚUG Praha
- Grenčíková A., et.al., 1993 : Inžiniersko-geologická mapa M 1 : 10 000, Čadca - Kysucké Nové Mesto, MŽP SR - INGENEO a.s.
- Haško J., Polák, M., 1978 : Geologická mapa Kysuckých vrchov a Krivánskej Malej Fatry, GÚDŠ Bratislava
- Hric V., et.al., 1993 : ČOV - kanalizačný zberač, IGHP Žilina
- Hrnčár, A., 1993 : Regionálna štúdia nerastných surovín SR - okres Žilina, GP S.N.Ves
- Kysela J.,1975 : Geologická mapa bradlového pásma medzi Žilinou, Rudinou a Hričovským Podhradím, GÚDŠ 1975
- Kysela J.,1975: Stratigrafia a tektonika bradlového pásma medzi Žilinou a Hričovským Podhradím, Rígórova práca, Bratislava
- Mahel M., et.al.1964 : Geologická mapa ČSSR, M 1: 200 000, list Žilina, ÚUG Praha
- Mahel M., et.al., 1967 : Regionálna geológia Slovenska,
- Matejček, A. et.al.1980 : Horný Váh I - II, úsek Žilina - Strečno, štúdia, IGHP Žilina
- Matejček, A. et.al.1981 : Horný Váh I - II, úsek Žilina - Strečno, predbežný inžiniersko-geologický prieskum, IGHP Žilina
- Matejček A., 1989 : Jadrová elektrárň Severné Slovensko, SGÚ Bratislava -IGHP Žilina
- Matejček A., 1993 : VD Žilina, inžiniersko - geologická mapa 1 : 10 000, MATEJČEK GEOFOS
- Matula, M. - Hrašna, M., 1975 : Inžiniersko-geologické mapovanie a rajonizácia, VÚ-II-8-7/10, Geologický ústav PFUK Bratislava
- Mazúr E., 1963 : Žilinská kotlina a príslušné pohoria, SAV Bratislava
- Mazúr E., Lukniš M., 1980 : Základné geomorfologické členenie SR, SAV Bratislava
- Páleník, M., et.al.1985 : Inžiniersko-geologická mapa BYTČA - Žilina M 1 : 25 000, SGÚ Bratislava - IGHP Žilina
- Páleník, M., et.al.: 1993 : Malá Fatra a časť príslušných kotlín - súbor regionálnych map geofaktorov životného prostredia v mierke 1 : 50 000, MŽP SR - GÚDŠ Bratislava - INGENEO a.s. Žilina Rakús,M., 1993 : Geologická mapa Lúčanskej Malej Fatry v mierke 1 : 50 000, GÚDŠ Bratislava
- Salaj J., 1993 : Geológia Stredného Považia, Bradlové a príbradlové pásmo so súvisiacim paleogénom a mezozoikom severnej časti Strážovských vrchov 1., 2. 3.časť, čas. Zemní plyn a nafta ročník 38 - 1993, str.195 - 291, ročník 39 - 1995, str. 297 - 395, ročník 40 - 1995, str. 3 - 51
- Salaj J.,1993 : Geologická mapa stredného Považia, Moravské naftové doly, a.s. Hodonín,
- Sikora J., et.al., 1989 : Svahové deformácie Žilinskej kotliny,SGÚ Bratislava - IGHP Žilina
- Šalagová, V., 1974 : Žilinská kotlina - paleogén, vyhľadávací hg prieskum, MŽP SR Bratislava - INGENEO a.s.1994
- Štofko S., et.al., 1992 : VD Žilina, podrobný inžiniersko-geologický prieskum, INGENEO a.s.Žilina
- Vrábel P., 1979 : Žilina - Sever, urbanistické riešenie, IGHP Žilina

G DOKLADOVÁ ČASŤ

ZÁZNAM

Z VÝROBNEJ PORADY K VYPRACOVANIU ZÁMERU VÝSTAVBY D18 ŽILINA - SKALITÉ
zo dňa 4.12.1995, konanej v priestoroch Enviconsultu Žilina

Prítomní : podľa priloženej prezenčnej listiny

Program :

1. Podklady k úlohe
 2. Informácia o rozpracovanosti úlohy
 3. Príprava jednaní za účasti verejnej správy
 4. Zabezpečenie súladu spracovania trasovania diaľnic D1 a D18
 5. Otázka zataženia skúmaného vedenia diaľnice D18
 6. Koordinácia súčasných aktivít CIU v území s plánovanou výstavbou diaľnice
 7. Technická štúdia - západný koridor - rozpracované varianty
 8. Ostatné
-
1. Spracovateľ prevzal od SSC nasledovné podklady :
 - Vykonanie a vyhodnotenie smerového prieskumu v Žiline, 11.95
 - Prehľadné situácie k Diaľnici D18 Český Těšín - Žilina
 - Višňové - Kysucké Nové Mesto, DIP, 11.95
 - Kysucké Nové Mesto - Čadca juh, DIP, 11.95
 2. Spracovateľ konštatoval, že práce prebiehajú podľa harmonogramu prác a ku koncu novembra je zabezpečené skreslenie základných javov vyplývajúcich z ÚPN-VÚC oboch okresov. Zároveň je spracovaný základný návrh riešenia vedenia trasy diaľnice medzi Hričovským Podhradím a Kysuckým Novým Mestom v dvoch variantoch.
 3. Dohodlo sa zvolanie jednaní za účasti verejnej správy v období medzi 15. až 20. januárom 1996.
 4. Spracovateľ zámeru sa bude kontaktovať so spracovateľom definitívneho výtyčenia trasy D1 v úseku žilinského okresu. SSC sprostredkuje poskytnutie výsledného vedenia trasy D1 Envisconsultu.
 5. Najdiskutovanejším problémom bola otázka súčasného a výhľadového dopravného zataženia tahu Žilina - hranica SR/Poľsko. V súčasnosti existujúce údaje nenaznačujú potrebu budovania diaľnice ani po roku 2000. Predbežne sa bude uvažovať s polovičným profilom.
 6. Koordinácia súčasných aktivít CIU v území s plánovanou výstavbou diaľnice bude dotiahnutá z pozície SSC.
 7. Objednávateľ bol informovaný o rozpracovanosti technickej štúdie. Ideovo boli navrhnuté dve základné varianty vedenia D18 v úseku medzi Hričovským Podhradím a Kysuckým Novým Mestom. Jedná približne v trase cesty I/18 a druhá alúviom Váhu. V okolí Diviny bude trasa vedená tunelom. Trasa bude musieť byť upravená z dôvodu zložitých geologických pomerov.

PREZENČNÁ LISTINA

z výrobného výboru na úlohe "D18 Žilina - Skalité"

4.12.1995

[illegible]

Zapísal: dr.A.Darnady

Zápis z výrobné porady k vypracovaniu zámeru výstavby diaľnice D18, konanej dňa 2.2.1996 v priestoroch Enviconsultu Žilina

Prítomní : podľa priloženej prezenčnej listiny

Program :

1. Návrh systému diaľnic D1 a D18 v okresoch Žilina a Čadca
2. Informácia o rozpracovanosti západného variantu vedenia diaľnice D18
3. Možnosti napojenia diaľnic D1 a D18 na komunikačný systém mesta Žiliny
4. Vedenie diaľnice D18 cez Kysuce

1. Návrh systému diaľnic D1 a D18 v okresoch Žilina a Čadca

- Ing. L. Mateček podal základnú informáciu o navrhovanej trase diaľnic D1 a D18 v okresoch Žilina a Čadca. Informácia sa opiera o riešenie danej problematiky v rámci Urbanistickej štúdie VÚC oboch okresov, ktorých zodpovednými nešiteľmi sú ing. arch. P. Kropitz (Žilina) a ing. arch. M. Pivarčí (Čadca).
- Okres Čadca bol riešený variantne, pričom sa dá povedať, že variant B (uvažujúci s využitím cesty I/11 pre prevedenie polovičného profilu diaľnice) predstavuje I. etapu k variantu A, kde je D18 vedená variantne v úsekoch od Žiliny po Kysucké Nové Mesto a od Oščadnice po Skalitz.
- ÚŠ VÚC okresu Žilina bola založená na „považskom“ a „rajeckom“ variante vedenia diaľnice. Riešiteľ úlohy a zástupca OÚŽP zdôvodnili študovanie „rajeckého“ variantu zadáním úlohy pred existenciou uznesenia vlády, ktorým sa uprednostnil „považský“ variant. Riešiteľ upozornil na zmenu vo vedení diaľnice D1 v úseku medzi Lietavskou Lúčkou a vstupom do tunela Višňové. Novo poňatá koncepcia trasuje D1 pomedzi Rosinu a Višňové a obchádza Višňové po jeho východnej strane.

2. Informácia o rozpracovanosti západného variantu vedenia diaľnice D18

- Ing. S. Tabaček podal informáciu o rozpracovanosti TŠ v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto. Štúdia bola rozpracovaná v dvoch základných variantoch a niekoľkých subvariantoch, ktoré vyvolala potreba reagovať na zložité geologické podmienky v území a na vyjadrenia starostov všetkých dotknutých obcí.
- V návaznosti na ďalší bod porady bola kľúčová informácia o diaľničných križovatkách v Hričovskom Podhradí (D1, D18 a I/18) a Homom Hričove (D18 a I/18).

3. Možnosti napojenia diaľnic D1 a D18 na komunikačný systém Žiliny

- Obstarávateľ požiadal o dopracovanie zámeru z hľadiska etapizácie výstavby ťahu diaľnice D1 od Bratislavy, s prepojením na diaľnicu D18 v smere na Skalitz. Nakoľko sa predpokladá ukončenie diaľnice D1 v priestore Hričovské Podhradie zhruba v roku 2000 a diaľnica D18 bude od toho istého obdobia vybudovaná v polovičnom profile od Oščadnice ďalej, pričom sa využije od Žiliny po Oščadnicu existujúca cesta I/11 (ktorá je čiastočne vybudovaná ako cesta kategórie S 22,5, sčasti ako polovica diaľnice), bude potrebné zabezpečiť k danému obdobiu prevedenie dopravnej záťaže cez Žilinu. Z titulu dosiahnutia súladu s uznesením vlády č. 269/1995 požiadal obstarávateľ (SSC) vypracovať formou doplnku k zámeru technickú štúdiu.
- V doplnku treba dopočítať v etape rokov 2000 až 2005 predpokladané zaťaženie privádzačov z hľadiska tranzitnej, zdrojovej a cieľovej dopravy, posúdiť tieto úseky z hľadiska prípustných intenzít a navrhnuť potrebné opatrenia na zvládnutie očakávaných prepravných požiadaviek.
- Za týmto účelom preskúmať možnosť rozšírenia cesty I/18 a jej prepojenia na cestu I/11 (estakáda) v smere na Kysucké Nové Mesto, až po napojenie na existujúci štvorpruh. Súčasne technicky preriešiť iné možné prevedenie tranzitnej dopravy od ukončenia diaľnice D1 v priestore Hričovské Podhradie, až po začiatok štvorpruhu na ceste I/11 severne od Žiliny. Bude potrebné detailne preriešiť dopravný uzol v Budatíne (napojenie ciest II/583 a II/507 a miestnych komunikácií).
- S uvedeným prístupom súhlasili a podporili všetky zainteresované strany.

4. Vedenie diaľnice D18 cez Kysuce

V súvislosti s trasovaním D18 v okrese Čadca bolo dohodnuté :

- Trasa, ktorá je predmetom riešenia zámeru sa rozdelí na dva úseky - od Žiliny po Kysucké Nové Mesto (križovatka Kysucký Lieskovec) a od KNM po Skalitz. Pre oba úseky sa vypracuje zámer.
- Z hľadiska prognózy budú použité pre výpočet intenzít najvyššie koeficienty podľa štúdie Dorsch.

Zapísal : mgr. Ivan Pirman



z pracovnej porady na úlohe „D18 Žilina - Skalité“

ZAZNAMĚ

z cyklu výročia pre D10 Žilina - Skalce
konaného dňa 7.3.1996 na SSC, Bratislava.

[illegible]

Vedúca ústavu pre investičnú prípravu Ing. Pyszková privítala prítomných a oboznámila ich s programom dnešného rokovania.

Prvým bodom bolo prerokovanie návrhu diaľničného prepojenia Žilna - Kys. Nové Mesto a návrhu tápečného diaľničného privádzania v Žilne do vybudovaného diaľničného D1 Michalovské Podhradie - Váňové - Martin.

5. Spracovateľ technickej studie D13 Zlára - Skalica, Emvíconaut Zlín, predložil smernové návrhy oboch riešení. Po vzájomnej diskusii prijali prítomní následovne závery:

1. Zástupcovia SSC odsuhlasili predložené návrhy:
 - a) diaľničného prepojenia D1 a D18 v polohe terajšej cesty I/18 od Hričovského Podhradia po Žilinskú Lehotu v pokračovaní mostného objektu cez vodnú nádrž Hričov a dvoma tunelovými objektami západne od Považského Chlmca s napojením na jestvujúci štvorpruh cesty I/11 Žilina - Brodno. Cesta I/18 v oblasti Horného Hričova by bola preložená mostným objektom cez Váh a Hričovský kanál (západne od obce Marček) do trasy terajšej cesty II/507 až po napojenie na cestu I/11 pred Budatinom.
 - b) technického riešenia západného diaľničného privádzača v Žiline rozšírením cesty I/18 na kapacitnú mestskú komunikáciu (napr. kategória M 14.5) od Žilinskej Lehoty do severnej priemyselnej zóny Žiliny.
2. Predložene návrhy budú v zmysle záverov porady zo dňa 2.2.1996 v Žiline vypracované formou doplnku k ZoD v termíne 15.4.1996.
3. Dodanie technickej štúdie diaľnice D 18 Žilina - Skalité v zmysle ZoD bude vzhľadom na vypracovanie doplnku odsunutá na 15.5.1996
4. SSC dodá spracovateľovi technickej štúdie orientačné francóné ukazovatele do 22.3.1996

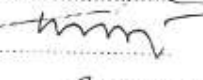
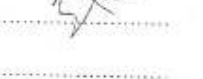
Ďalším bodom rokovania bolo preverenie technického dosadenia (vzťahov) komunikácie v Žilne tak, aby po jej vybudovaní bolo možné napojenie na cestu I/16 v extraviláne Žilny. Toto nesenie by umožnilo prevažne diaľničnej doprave žilnským regiónom ako východný diaľničný prívádzací až do vybudovania úseku diaľnice D1 Bytča - Višňová - Martin.

Pritomní prijali po vzájomnej diskusii nasledovné závery:

1. Dopravoprojekt a.s. Bratislava preverí a navrhne možnosť technického riešenia (súvetové a výškové) pokračovania (avšobraznej) komunikácie na cestu I/19 až na intravilan Žiliny.
2. Technické riešenie bude vypracované na situáciiach 1:5000.
3. Termín dodania: 30.4.1996
4. Spracovateľ technického riešenia Dopravoprojekt a.s. skoordinguje práce so spracovateľom západného prievážadla Elviconsultom Žilina.

Zpracoval: P. C. 1996
Zapísala: Ing. Kušnierová

PREZENČNÁ LISTINA Z ROKOVANIA KONANÉHO DŇA 7.3.1996 NA SSC,
BRATISLAVA

MENO	ORGANIZÁCIA (alebo adresa)	PODPIS
Danody	ELVICONSLUT Ža	
MATEJČEK	- H -	
TABAČEK	- H -	
KOFRANOVIA	DOPRAVOPROJEKT	
BADIER	- H -	
KROPITZ	ATA-KROPITZ	
PRYSZKAR	SSC	

- V termíne do 15.5.1996 bude vyexpedovaná časť technickej štúdie Žilina - KNM v rozsahu variantu I (situácia v mierke 1:10000 + technický popis).

[illegible]

z prerokovania technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

Organizácia	Meno	Podpis
CECHOSLOVENSKE	VANIL	
ABFCH YUPOD H. Polka	SOKALA	S. Sokala
ČESKÝ HRAD	Paprstár	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA	Kelčová	XXXXXX
Ob. Úrad Dolná Ľúča	Andelkova	Andelkova
— " —	Berej	XXXXXX
MAJNA, JEDNA BRATISLAVA	Kičik	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA NEDOLÁ	ZAYMUS	XXXXXX
CECHOSLOVENSKE	ČESKÝ	XXXXXX
POVEDIE VÁHU ZE, PLESTANY	ČALOVEC	XXXXXX
CECHOSLOVENSKE ŽILINA	MICHALKA	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA	Bijne	XXXXXX
Ob. Úrad - Žilina	Klouč	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA DIVINÁ	SURAN	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA DIVINÁ	CLIDRAK	XXXXXX
ČESKÝ ŽILINA	Atrahamov	XXXXXX
SSC BRATISLAVA	PYSKONA	XXXXXX
SSC BRATISLAVA	FEDURCOVA	XXXXXX
SSC BRATISLAVA	KUŠNERINA	XXXXXX
SSC BRATISLAVA	ZGUTINA	XXXXXX
EVICOVILT ŽA	DARNADY	XXXXXX
— " —	TABÁČEK	XXXXXX
SA ŽP ŽA	HATGEER	XXXXXX
SSC-10 b. b. b. b. b.	Salut	XXXXXX
Deu VTČAVIL	HARVIX	XXXXXX
SA ŽP ŽA	Beráček	XXXXXX

[illegible]



ÚTVAR HLAVNÉHO ARCHITEKTA MESTA ŽILINA

Predmestská č. 1, 010 01 Žilina

☎ 485 74, 482 39, fax: 422 46

- 2 -

Enviconsult s.r.o.

Mariánske nám. 21
010 01 Ž i l i n a

Všeľ. značka: Naša značka: HA 1157/41/96/M1 dňa: 9.7.1996

Voc:

Stanovisko k prerokovaniu "Technickej štúdie
vedenia diaľnice D 18 Žilina - Skalité"

Na základe prerokovania technickej štúdie predmetnej stavby
v k.ú. Žilina Vás Útvár hlavného architekta mesta Žilina, zastu-
pujúci Mesto Žilina v územnom a stavebnom konaní, vydáva v zmysle
§ 4 odst. 3 písm. d) zákona č. 369/90 Zb.

súhlasné stanovisko:

Predložená varianta I trasovania diaľnice D 18, ktorá sa
zásadne líši od pôvodne navrhovaných trás vo variantách 1A a 1B
a svojím vedením križuje ústie Hričovskej vodnej elektrárne objektom
viaduktu s pokračovaním cez priemyselnú časť Považského Chlmca
a tunelovým vedením cez tunel Vrchhora a tunel Pov. Chlmec s vy-
ústením v trase terajšej cesty I/11 v úseku medzi Žilinou a Brodnom
a v celkovom hodnotení má z pohľadu ďalšieho možného rozvoja
mesta Žilina tieto negatíva:

1. Križuje priemyselnú rekreačnú oblasť Stráňovského rybníka, ako
jednu z mála dostupných lokalít vhodných pre rekreáciu obyvate-
lov mesta.
2. Križovanie priemyselnej časti Pov. Chlmca obmedzuje ďalšiu
intenzifikáciu priemyslu v tejto lokalite.
3. Diaľnica fakticky likviduje možnosť rekreácie na jazere pri
rieke Kysuca v k.ú. Žilina - Brodno, ako aj negatívne ovplyvňuje
prístup k lyžiarskemu vleku v Považskom Chlmcu.

Vybavuje:

4. realizácia diaľnice v navrhovanej variante vyžaduje vybudo-
vanie sprievodnej komunikácie v úseku Žilina - Vrabie, ktorá
je v jestvujúcej zostavbe nepriechodná bez značných nárokov
na asanácie, prípadne obchvatu tejto miestnej časti, čo si
vyžiada značné investičné náklady.
5. Príslon trasy diaľnice D 18 k miestnej časti Žilina - Pov. Chlmec
si vyžiada nevyhnutne úpravu cesty II/507 v zastavanej časti,
ako aj rekonštrukciu križovatky ciest II/507 a I/11.

Z uvedených dôvodov potvrdzujeme svoje stanovisko zaujaté
k IŠ VÚC okresu Žilina a doporučujeme trasovanie D 18 zachovať
v pôvodne riešených trasách, t.j. vo variantách 1A a 1B.

Útvár hlavného architekta

mesta Žilina

01. Predmestská č. 1

010 01 ŽILINA

Ing. arch. Ján Burian
riaditeľ

so: Ing. Ján Slota, primátor mesta
Mestský úrad, OMRM Žilina

Vybavuje: Ing. Mlynárčík, Ing. arch. Barčíak

19.6.1996

Vyjadrenie:

K variante č. 1 (zsp. obchvat) po obchádzaní sa
s jeho tech. riešením dáva táto Horný Hričov natle-
dovné vyjadrenie:

Obec Horný Hričov toto riešenie akceptuje za
techn. predbežný a podmienený:

- (1.) v km 6,800 zabezpečiť mimoriadne križovanie pre
ciestnu, poľnohosp. a kmet. techniku (navrhované premosťo-
vanie poľnej cesty)
- (2.) v lokalite Lúčky (podľa obec. H. Hričov) viesť STP pešiat
možno v sáreze, alebo riešiť profilovú čiaru z ľavej
strany STP, aby klub na obec bol minimalizovaný
- (3.) pre efektívnejšie obsluhu územia za Hričov kanálom
a jeho kempomáciou na limitáciu rozvoja obec južnej
smere v súlade spolu s obcami Ľubňa, Ľubňa, Kieda-
nák, Hričov, Hričov Pole a Križová vybudovanie mostku
cez Váh, Hričov kanál a železničnú trať na prepojenie
s cestou II/507 v plánovanej lokalite (pod Hričov. prichádzajú)
- (4.) ~~1 km~~ v km 4,7 vybudovať navrhované pripojenie
cesty II/48 na diaľnicu STP !!!

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: Obec Horný Hričov

Meno, podpis: E. Paprstár - starosta




19.6.1996

Vyjadrenie:

SÚHLASIM S VARIANTOU I, TRIAN NA PŘEPOJENÍ
DIALNICE D18 S CESTOU II-507 POD PRÍCHODOM VEĽKÝ, TAK
AKO JE NAVRHNUTÉ VO VARIANTE I.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: Oblasť územ. inžinierstva

Meno, podpis: Ing. JAROSLAV TROJANOVSKÝ



PRÉZENČNÁ LISTINA K PREJEDNANIU TECHNICKÉJ ŠTÚDIE
VEDENIA DIAĽNICE D18 V ÚSEKU HRIČOVSKÉ PODHRADIE - KNM,
KTORÉ SA VYKUTOČILO 24.6.1996 V PRIESTOROCH ÚHA HESIA
ŽILINY

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“
19.6.1996

Vyjadrenie:

súhlasím s variantom D. 9.
s korytničkou na D 18

ORGANIZÁCIA	MENO	PODPIS
ENVICONSULT SSC BRATISLAVA MSK ŽILINA OÚŽP	DARNADY ZEMČOVÁ MOKRÁ JTOFLO	
ÚHA HESIA ŽA	ŠKURIAK	
- 11 -	MÝJNOŠŤK MÝJNOŠŤK	
SAŽPŽILINA	MATEJKA	
APR KRPITZ	KRPITZ	

Dátum:

Organizácia: O. v. Hričovské Podhradie

Meno, podpis: Š. Gola

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: K VARIANTE č. 1 (rap. obchvát)

PO OBORNAMENÍ SA S JEHO TECHNICKÝM
RIEŠENÍM DÁVA OBCEDIVINA NASLEDUJÚCE
VYJADRENIE:

- ① ŽIADAME SPOLU S OBCAMI DIVINA, ŽIVINKA
SVEDERNIK, MARČEK, DCHÉPOLE AKO TEJŠÍM
VYBUDOVANIE MOSTA CEZ VÁH (HRIČOV. KANAL
A ŽELEZNIČNÁ TRATĽ NA PREPOJENIE S CESTOU
II / 507 V PLANOVAŇEJ LOKALITE (POD -
HRIČOVSKOU PRIEHRAZOU. ~~NAJSTAVEŠÍ~~
~~PRÍKROVOM~~

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: OČ DIVINA

Meno, podpis: 
ONDÁK JOZEF

Obec Dolný Hričov 013 41 okres Žilina

Číslo: 292/1996

27. júna 1996

ENVICONSLT
spol. s.r.o.
Marianske nám. č. 1

Ž i l i n a

Uznesenie obecného zastupiteľstva Dolný Hričov č. 6/1996
zo dňa 26.6.1996 k výstavbe diaľnice D 18 Žilina-Skalité

Obecné zastupiteľstvo Dolný Hričov na svojom zasad-
nutí dňa 26.6.1996 prejednálo návrh technickej štúdie vedenia
diaľnice " D 18 Žilina-Skalité ".

S navrhovaným riešením varianta č. I - vedením diaľnice
Dolný Hričov-Kysucké Nové Mesto n e s ú h l a s i a
ž i a d a, aby trasa bola vedená v pôvodnom návrhu Višňové-
Kysucké Nové Mesto.

Svoje uznesenie obecné zastupiteľstvo odôvodňuje tým, že
životné prostredie obce je už neúmerne zaťažené (letisko, ČOV
Žilina, sklady Slovnaftu, železničná stanica, poľnohospodárske
družstvo atď) a vedenie dvoch trás diaľnice v katastri obce je
pre našu obec nežiadúce. Vytvorenie diaľničnej križovatky ju-
hozápadne od obce i dve trasy by určite neúnosne zaťažovalo
ovzdušie obce z dôvodu, že 80 % vzdušného prúdenia je z tohto
smeru.

Pritom sa nerešpektovali naše návrhy a požiadavky a nie je
snaha rešpektovať záujem našich občanov.




Mgr. Viliam Hoferica
starosta obce

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: V variante č. 1 (západný obchvat)

po ochotnom s jeho prednosťami a technickým
riešením diaľnicou č. 18 Žilina - Skalité vhodné stanovisko:

1. Spolu s chemickými ^{ležiacimi} prepracovaním
táto vybudovať cez Váh a kopať železnú trať
most ktorý by spojil tieto obce s diaľnicou.

Dátum: 19.6.96

Organizácia: ÚLČ ŽILINA

Meno, podpis: ŠTÁBL JAR



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: OU Budinka nemá vplyv
voči diaľnici.

Vedľajšia cesta medzi Budincami - Budinkou
a Vraním bude viac využívaná.

V obci Budinka sa postavila škola
potom pokračuje futbalové ihrisko.
Ak sa má cesta vybudovať k tomu
že obec Budinka vyjadrenie neskor.

Dátum: 19.6.96

Organizácia: OU Budinka

Meno, podpis: Priečko M. Priečko

PREZENČNÁ LISTINA

z prerokovania technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

21.6.1996

- odkloniť HLB pred motorestom Skalca smerom východným tunelovaním a napojením na pôvodný - východný variant
- odkloniť náhradnú komunikáciu v rámci organizmu mesta smerom západným k Železničnej trati, ktorá sa v tomto trasovaní stane jednoducho prijateľnejšou a vhodnejšou z hľadiska dopadu na obytné zóny a životné prostredie nášho mesta
- riešiť nepriaznivý bariérový efekt technickými prostriedkami tak, aby bol o tento nepriaznivý stav minimalizovaný a to nielen z hľadiska funkčnosti, ale aj z hľadiska vizuálneho
- rešpektovať všetky už reklamované pešie a mostné prepojenia cez rieku Kysuca.

Organizácia: Poštiský úrad Kysucké Nové Mesto

Meno, podpis: Ing. Čavajda Stanislav, ved. oddelenia

MESTSKÝ ÚRAD
oddelenie výstavby
a rozvoja mesta
KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

[illegible]

VTZADEN
20. T. 20. 17

19.6.1996

Vyjadrenie:

Vrijednost je od 7 min.

ODBYCHÝ ÚHRAD 023 30 RADOVA

E. C. HUNTER, JR.

2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 26

-16-31 24440

RECEIVED
35. 6. 1996

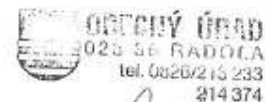
© 2000 Blackwell Science Ltd

Received July 1, 1994; accepted July 12, 1994.

8. zúčtová spoločná pokrovenia k výdavkom diaľnic D 13 Obec
9. 1. Evidenčná kniha príjmov štátneho daní 1 - "10. 11. 1961 Súd
na pre výdavky diaľnic D 13 na území obcí doteraz.

Stavíme pri vypracovaní špeciálnej štúdie výstavby diaľnice
kľúčovými bodmi sú: výstavba diaľnice a kanalizácie Vodičkovskej
diaľnice, ktorá bude kľúčom diaľnice do najbližšieho k rieke Pyrene, do
roku 2010. Táto diaľnica má sporného zmluvného 30V v súhrnu diaľnice

doi:10.1017/S0022292411000609



Бориса Лавостыгина

Dátum:

19-6-1996

Organizácia: Miroslav Kudina

Meno, podpis:

GUZHA Lakot - 

Obec
Povina

Envikonsult s.r.o.
Mariánske námestie 21
010 01 Žilina

Váš list značky/zo dňa	Naša značka	Vybavuje/linka	Povina
	220/96	Tomašcová	1.7.1996

VEC Vyjadrenie k technickej štúdii vedenia
diaľnice D 18 Žilina - Skalité

K predmetnej štúdii dávame nasledovné vyjadrenie :
Obec Povina nesúhlasí so zrušením mostu nad riekou Kysuca
v km 21,920 a vybudovaním nového mostu v km 22,080, nakoľko
v predchádzajúcej štúdii bolo križovanie Kysuce za obcou
Budatínska Lehota a prechádzala lesoparkom pozdĺž brehu
rieky Kysuca. Zdá sa nám nezmysel rušiť takmer nový most,
ktorý by posunutím diaľnice mohol slúžiť ako napájač na
diaľnicu a len kôli tomu aby sa zachránil lesopark kde
rastú topole, ktoré toho času hynú stavať nový most.

Starostka obce
Šplhákova Margita
OBEC POVINA
PSČ 023 33

Adresa:
023 33 Povina
tel. 0824/8421

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: OBCE VIŠŤOVÉ

V PRÍPADE ŽE BUDE VYBRANÝ ZAPADNÝ VARIANT
D18, ŽIADAME UPRAVU POKAČOVANIA D1
NA TUNEL VIŠŤOVÉ JUŽNEJŠIE OD OBCE,
TAK ABY NEZASIAHLO OBYTNÚ ZÓNU A
VIŠŤOVSKÚ DOLINU.
V PRÍPADE ŽE BUDE VYBRANÝ VÝCHODNÝ VARIANT
D18, JE POTREBNÉ PRESKÚŠAŤ DIAL. MEDZI
OBEC VIŠŤOVÉ A ROSINU.

PRÍLOHA NA PREDKL. MATERIÁL, PODĽA NAŠHO
NÁZRETU BY BOL ODLOŽEN VEDENIE DIAĽNICE SEVERNÝM
OKOLITIAM ŽILINY, T. J. KRODNO - STRÁNKAVY - VIŠŤOVÉ.

Dátum: 19.6.96

Organizácia: OBEC VIŠŤOVÉ

Meno, podpis:

Kučer

19.6.1996

Vyjadrenie:

Obecný úrad STRÁHANOV.

Doporučujeme riešiť variantu I. s funkcijnou
riešením Vrážov - Marku.

Potiaľ by došlo k riešeniu v reálnosti
variantu II. uverejnenú touto zodpovedajú
dovozu terénu (byť by niektoré z pred,
vredov a uvoľnenia 1:10 000) pracovných
priechov na reálnosti uvoľní 18V podľa PÚP
rýchlosti s ochranným pásmom odľahčenia. Touto
predvidanú cestu vedúť zložitú stúpanú, z toho dôvodu
v prípade je reálnosť na uvoľniť uvoľnenie o funkciu
uvoľnenia a uvoľnenie riešenia.

V prípade, že by sa uvoľnilo s variantom II.
v ďalšom stupni predprojektovanej a projektovanej
projektovanej, aby v ďalšom stupni bolo možné
projektovať, s o. v. STRÁHANOV, aby sa bolo dostali
do ideálneho riešenia podľa obec a okolité obce

Dátum: 19.6.1996
Organizácia: o. v. STRÁHANOV

Meno, podpis:

Obecný úrad
013 25 Strážov
okr. Žilina

19.6.1996

Vyjadrenie:

Súhlasím s variantom č. 1.

Pri variante č. 2 porady sme pripravili prílohu, ktorá
cesty 1/18 na napojenie tejto cesty z oboch
strán.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: Obec Strážov

Meno, podpis: Klobásnik Altona

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

OROS GABRIEL NEDVEDZA S VARIANTOU DIAĽNICE
D18 ŽILINA - SKALITÉ NÁVŠTÍVIL NÁŠ NÁSTUPNÝ
MESTSKÝ INŽENIER D. J. UBEČNÝ VARIANTA VEDENIA
DIAĽNICE JE VEĽMI NÁROČNÁ A NEODPORUJEM.

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

Príjemnosť a technická realizácia projektu
pre konkrétnu úsekov diaľnice
D18 Žilina - Skalité, s tým, že ktorá
technická podpora formou a kvalitou
Hec.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: MESTSKÝ ÚRAD ŽILINA

Meno, podpis: D. J. UBEČNÝ



Dátum: 19.6.1996

Organizácia: OBECNÝ ÚRAD NEDEDEZA

Meno, podpis: ZAYMOS LEO



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

Obecný úrad a katastrálny úrad, aby sa zachovala kontinuita existujúceho územia obce tým, že sa upraviť trasa diaľnice D18 Žilina - Skalité v úseku km 12 - 13 na variante II a týmto úsekom prechádzajúcou diaľnicou cez obec, čím je dôležité na dve časti a zároveň v danom úseku sa nachádzajú aj vodné toky pre celú obec, čím by obec ostala úplne bez vody.

Obecný úrad Dolný Vadičov 023 45

Č. j. 352/1996

V Dolnom Vadičove 26.6.1996

Enviroconsult s.r.o.
Mariánske námestie 21
Žilina

01001

Vec : Technická štúdia vedenia diaľnice D 18 Žilina - Skalité
- vyjadrenie.

V priebehu spracovania predmetnej štúdie Obec Dolný Vadičov Vám predložila prílohu dotazník dňa 15.3.1996 a následovne dňa 29.3.1996 sme doložili stanovisko k bodu VI dotazníka, ktoré vychádzali z Vami predloženej situácie vedenia diaľnice D 18 Vadičovskou dolinou.

Na základe Vašej pozvánky sa dňa 19.6.1996 uskutočnilo prerokovanie tejto štúdie, pričom sme boli oboznámení so všetkými variantami vedenia diaľnice D 18 a to formou ústneho výkladu k predloženým mapovým materiálom.

Más sa bezprostredne týkajú varianty I a II, pričom k nim predkladáme následovne pripomienky :

- diaľnica D 18 bude súčasťou cestnej siete spájajúcej sever a juh Európy, pričom variant II je v tejto sieti oproti variantu I viac ako 20 km predĺžením
- variant II pretína nadregionálne biocentrum Eadokera - Brouďanka
- variant II od obce Povina na úseku cca 11 km po obec Kotročina Lúčka prihranová výškový rozdiel takmer 200 m, pričom 4490 m trasy je vedená v tuneloch
- variant I oproti variantu II o polovicu skracuje úsek medzi Povinou a Hričovským Podhradím, pričom možno predpokladať, že vodiči v Povine, v prípade výberu variantu II zídu z diaľnice a vzhľadom na vyššie uvedené budú pokračovať cestou I. triedy, ktorá prakticky v celom úseku kopíruje variant I
- z hľadiska životného prostredia sa nám s poukazom na predchádzajúce odseky a naše doloženie k bodu VI dotazníka zo dňa 29.3.1996 ľaví nepriaznivejší vplyv variantu II ako variantu I.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: OBECNÝ ÚRAD KOTROČINA LÚČKA

Meno, podpis: Mgr. Oľga

Mgr. Oľga

S pozdravom

OBECNÝ ÚRAD VADIČOV
OBECNÝ ÚRAD
023 45 DOLNÝ VADIČOV

Ing. Ladislav Behún
starosta

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: *NAPÍSEM JO POVI'*

Dátum: 19. 6. 1996

Organizácia: *OBEČNÝ ÚRAD LOBATICE PÁŽITE*

Meno, podpis: *MILAN ZMEDEK*



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

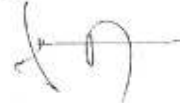
Vyjadrenie: *k paragrafu Technickej štúdie vedenia diaľnice D18 Žilina - Skalité v úseku prechodovým v okrese Žilina musíme pripomenúť.*

Je potrebné predložiť tieto na MÚP SR pre zameranie podmienok na potvrdenie tejto účinnosti podľa zákona 187/96, OÚP Žilina. Technická spracovateľna úlo - VPD a bude potrebné do tejto dokumentácie zahrnúť definitívne vedenie diaľnice.

Dátum: 19. 6. 1996

Organizácia: *OÚP - Žilina*

Meno, podpis:

Fojan 

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

Starosta MČŽP Vám bude zaslať k podpisu
Technickej štúdie vedenia diaľnice D18 Žilina - Skalité
do 7 dní.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: MČŽP Žilina

Meno, podpis: [podpis]

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

Obradný výbor MČŽP, referent dopravy
a cest dopravných podnikov diaľnice D18
Žilina - Skalité nesie v zmysle zájediny
-1, zodpovednosť za poskytnutie súhlasu technickej štúdie
vedenia diaľnice ako prevádzky vozovniť
podľa bodu 11 - zjednotenie.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: Obradný výbor, referent dopravy a cest žiliny

Meno, podpis: Ing. B. [podpis]

Ing. B. [podpis]
(kancelár)

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

PRÁVNICKÁ VARIANTA D-18 S HLAVISKOM
 PRÁVNICKÉ RIEŠENIA VYTVARA ROZNOSTI ETAPY VÝSTAVBY
 A POZVÁHA SÚ BUPOVÁHA - ROZPLAČE KAPACHIL ZINNY
 JE ŽILINSKÉ CESTY 1/18 A SEVERNÉ CESTY 1/11
 VEDIE RIEŠENIE S KATO PUKTU HODNOTI NE VO
 VÝSTAV K VÝSTAVENIU VARIANT AKO CESTNÉ RIEŠENIE
 PRI ZABUDOVANÍ VARIANTE TRASY SLEDUJ (VÝSTAV)
 TRASA JE 1/11 A 1/18 - JE PRETO POTREBNÉ
 KOMPLEXNÉ RIEŠENIE VÝSTAVENIE CESTNÉ RIEŠENIE V
 ZHODNUTÍ VÝSTAV

Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie: Okresný úrad životného prostredia v Čadci nemá zásadné pripomienky k technickej štúdii vedenia diaľnice Žilina - Skalité. Študované trasy sú v súlade s Urbanistickou štúdiou veľkého územného celku Kysuce, ktorá je vypracovaná ako koncept riešenia ÚPN-VÚC.

Dátum: 19. 6. 1996

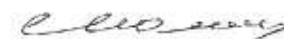
Organizácia: OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA - CIVILNÉ PRÁVNICKÉ RIEŠENIE

Meno, podpis: DR. TECH. MICHALAKS, 

Dátum: 19. 6. 1996

Organizácia: OÚŽP v Čadci

Meno, podpis: Miloš Chovanec



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

Okresný úrad v Čadci - referát dopravy a CH k technickej štúdii vedenia diaľnice "D18 Žilina - Skalité" dáva nasledovné steno-
víske:

Ako najvhodnejší sa javí variant č. III, ktorý z dopravného hľadiska rieši veľmi nepriaznivú dopravnú situáciu v okresnom meste Čadca a prílehlých obci Svrčinovec.

Taktiež spĺňa podmienky prepojenia Slovenska s Českou republikou a Poľskou republikou.

Z uvedeného vyplýva, že v prípade vedenia diaľnice cez región Kysúc, odporúčame zameriavať ďalšie práce na variant č. III, ktorý je z hľadiska dopravného a ekonomického najvhodnejší.

Dátum: 24.6.1996

Organizácia: Okresný úrad - referát dopravy a CH

Meno, podpis:

Ing. Brodek



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

Vyjadrenie:

TECHNICKÁ ŠTÚDIA AKCEPTUJE PRINCÍPY
VÝSTAVBY DOPRAVNÉJ SÚSTAVY OKRESU ŽI-
LINA, PRE ZEMĽOVLASTNÉ VE: „UŠ VÚC OKRESU
ŽILINA“. V TECHNICKOM KONTAKTE SÚ UPLAT-
NENÉ NORMY O PROJEKTOVANÍ DIAĽNIC.
PRÍPOJNÉ BODY DIAĽNICE MIA NA ÚZEMÍ
OKRESU ŽILINA VYTVÁRAJÚ V OBLASTI
VYUŽITIA DIAĽNICE OPTIMÁLNE PODMIENKY
PRE OBSLUHU ÚZEMIA. ZÁPADNÝ VARIANT
VPOŽÍVAJE VÝHODNEJŠIE NARODNÉ DOPRAVNÉ
NADRAŽENÉHO CENTRA - ŽILINY. ASPEKTY
POSUDENIA VPLYVU DIAĽNICE MIA NA ŽIVOTNÉ
PROSTREDIE A JEHO OCHRANU SÚ
SÚ PREDMETOM ŠTÚDIE EIA KU KTOROJ
SÁ SA ŽP UJADALI DOKONČIŤ.

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: SAŽP OBL. POBOČKA ŽILINA

Meno, podpis:

MATEČEK



Prerokovanie technickej štúdie vedenia diaľnice „D18 Žilina - Skalité“

19.6.1996

V Rudine dňa 15.3.1996

Vyjadrenie: Vzhľadom na to, že ide o štúdy záujmov
najmä čo sa týka predloženej Varianty 1
svojou stanoviskom k predloženej a týmto
variantám zastaneme písomne.

Vec : Vyjadrenie obce k plánovanej trase diaľnice D 18
v úseku Žilina - Skalité.

Na začiatku chceme upozorniť, že naša obec leží čiastoč-
ne aj na k.ú. Rudinka. Skutočná deliaca čiara ^{medzi obcami Rudina a Rudinka} sa takmer zho-
duje s čiarou plánovanej trasy diaľnice. Upozorňujeme na to
preto, aby sa aj v budúcnosti, pri prípadných územných kona-
niach, brala do úvahy táto reálna skutočnosť.

A. Hodnotenie názorov a reakcií obyvateľstva na výstavbu diaľnice :

Obyvateľstvo v našej obci nemá výhrady k výstavbe diaľni-
ce. Dá sa povedať, že väčšina túto myšlienku podporuje. V diaľ-
nici vidíme predpoklad ekonomického rastu regiónu Kysúc, Slo-
venska a tiež aj našej obce. Naši občania majú však požiadavku,
aby obec mala priame napojenie na diaľnicu.

B. Postoj obce k výstavbe diaľnice :

Obec Rudina víta pripravovanú výstavbu diaľnice D 18 v na-
vrhovanej trase s týmito pripomienkami :

1. Žiadame vybudovať priame napojenie obcí Rudina, Rudinka a
Rudinská /cez Rudinu/ na diaľnicu.

Dôvody :

- Spomenuté obce aj keď ich diaľnica bude pretínať, by sa
bez priameho napojenia dostali na diaľnicu len okľukou
cez Kys. Nové Mesto.
- V obci Rudina máme v blízkosti predpokladanej trasy diaľ-
nice vybudované rekreačné zariadenia /športohotel a Agro-
športkomplex/ s ubytovaním, stravovaním, športovými a reha-
bilitačnými zariadeniami /športová hala, tenisové kurty,
fitcentrum, sauna, vodoliečba/, pričom sa počíta s ďalším
rozšírením celého turisticko-rekreačného strediska, napr. :
o jazdecký areál, plavárňu, atď..

Myslíme si, že v prípade priameho napojenia našej obce
na diaľnicu a zvlášť ak by to bolo v blízkosti spomínaného
turisticko-rekreačného strediska, by to bolo prínosom nie-
len pre obce Rudina, Rudinka a Rudinská, ale aj pre pre-

Dátum: 19.6.1996

Organizácia: POVOĎIE VÁHU OZ PÚCHOV, v zast. PV PIELTANY

Meno, podpis: SUČOVEC

Sučovec

vádzku samotnej diaľnice z hľadiska možnosti využitia poskytovaných služieb našich zariadení.

2. Žiadame zväčšiť vzdialenosť medzi telesom diaľnice a našim futbalovým ihriskom.

Dôvod : Vedľa futb. ihriska plánujeme vybudovať pomocnú hrebiu plochu. V prípade realizácie k ihrisku najbližšie zakreslenej trasy, by to už nebolo možné.

3. Žiadame vyriešiť premostenie diaľnice ponad Poľnohosp. obch. dražstvo takým spôsobom, aby to čo najmenej obmedzilo prevádzku na hosp. dvore POD Rudinu.

Veríme, že zohľadníte naše pripomienky a tešíme sa na ďalšiu spoluprácu.




G u z m á L u k á š
starosta obce

OBEČNÝ ÚRAD 023 36 R A D O Ľ A

EC ENVICONSULT

spol. s. r. o.

Mariánske námestie č. 21
010 01 Žilina

Radoľa 1. 2. 1996

Vec
Požiadavky našej obce
k vybudovaniu diaľnice D 18

Na základe spoločného rokovania dávame k výstavbe diaľnice D 18 našou obcou nasledovné stanovisko:

- Úsek Povina-Oškerda riešiť po pravej strane rieky Kysuca z uvedených dôvodov:
 - Ochrana vodného zdroja Radoľa, ktorý by sa realizáciou diaľnice zrušil alebo znegodoval. Vodný zdroj bude majetkom obce a jeho prevádzkovanie prinesie nasledovné financie do obce za obdobie jedného roka.

Kapacia 21 l/s	
Ročná vyťažiteľnosť	662 110 m3
Zisk na 1 m3	3,-- Sk
Ročný zisk pre obec	1 986 330,-- Sk
 - Nemusí sa riešiť podružná komunikácia spájajúca Radoľu, Kysucké Nové Mesto, Lopušné Pažite, Horný Vadičov, Dolný Vadičov, Budatínsku Lehotu a Povinu so Žilinou. Ostala by pôvodná komunikácia na ľavej strane rieky Kysuca.
 - Nemusia sa asanovať stávajúce objekty po ľavej strane rieky Kysuca a to benzínová pumpa, budovy OSC Čadca, Automotoklub, ihrisko Budatínska Lehota.
- Zohľadniť pri výstavbe vybudovanie čerpacej stanice pri cestnom telese a kanalizácie "Vadičovská dolina", ktorá bude križovať diaľnicu.
- Vyriešiť odhlučňovaciu bariéru tak, aby hluk z premávky nebol rozširovaný do obce. Ide o ochranu rodinných domov pri Kysuckej ceste, na konci Šustkovej cesty, atď.

- K prejednaniu našich pripomienok žiadame zvolať osobné rokovanie.

SECRETARY GENERAL
049 86 H. DOLA
144 0420213 253
244374

Božena JANTOŠIKOVÁ
starosta

V Dolnom Vadičove, 29.3.1996

595 01

Vec: Šod VI dotazníka v súvislosti so spracovaním zameru na
vystavbu diaľnice D 18 - dolozenie.

Slovenská správa ciest Bratislava v súčinnosti zabezpečuje prípravu výstavby plánovaneho úseku diaľnice 0.16 Žilina - Skalica, pričom Vaša firma ako vitár verejnej súťaže je spracovateľom "Zámeru o posúdenie vplyvov diaľnice v šírky 26,00 m č. 127/84."

Dňa 13.3.1996 nám pracovník Vašej firmy predložil prísľuby doteraz s mapou so situovaním telekomunikácie v H. v. Dolný Vrch.

Podľa uvedených situácií diaľnica na km Dolný Vadičov predchádza a t.j. Prostredný Vadičov na vstavejnicu s dĺžkou 505 odhaduje sčítanie pozdĺž obce, prídav pri stavbe (Pozdĺž obce) udalosti nibe zasahuje miestny cintorín, šiestyho podlažných domov, a t.j. podľa nad vstavejnicu 450 s ďalším pokračovaním v km Lomové Polite.

Ako sme už uviedli i v dotazníku, táto situácia situácie podľa Vami predloženej situácie rutínne tasídní mikiálny útvar obce. Prechodom trasy medzi Malým Dvorným a Stenami sa bezprostredne dotkne SPR Kadorhora, pričom K.Š. Orliného Vadičov i vyhlásen sa II. ochranné pásmo vodného útvaru.

Uzke údolie chránené strom masivom Stien a Kodotory, vznikajúce zo ŠPZ a pripadne ďalšie napríklad v okolitých porostoch sú rozptýlené podniky v údolí navi, čo je i voľne porovnatelné. Hlavné počas vykonávania obdobia.

Prípady realizácie dištrikcie pri výskume a športovom vedení podľa analýzovej situácie a možnosti prevádzky na nej zohľadnia zmenu koncentrácie škodlivín.

Vzhľadom na možné negatívne dôsledky z výskazu uvedených podmienok a skutočností, ktoré boli sformulované na základe diskusií k Vami predloženému návrhu na verejnom zhromaždení obyvateľov dňa 24.3.1996 je radnica obyvateľstva, a tým zhromaždenie, vyslovilo dôraznú výstavbu takto situovanej, stabilnej hospodárnej.

Na záver priložujeme dva eventuality návrhy, pričom jeden z nich vyvoláva z vyhladávacej štúdie variantov diaľnic D 13

1. Navrhujeme alternatívu, ktorá sa odklona na začiatku Vadičovskej doliny pri Veľkom Ostrohu a vedie poza Smaznicu smerom okolo Tepličky nad Vahom k plánovanej trase diaľnice D 1. Táto alternatíva sa dohľadne podstatne menšího počtu sídelných útvarov ako trasa vedená cez Vadičovskú dolinu a minimálne ovplyvni vyššie popísaný sústavový stav, pričom ako to vyplýva z priložených názorov, prikláňajú sa k nej i príslušné úrady štátnej správy.
2. V prípade, že i napriek rozloženiu územných častí diaľnice povedie cez Vadičovskú dolinu, navrhujeme zmeny jej umiestnenia a výskového vedenia, čím sledujeme zníženie negatívnych dopadov z prevádzky diaľnice na dotknuté územie. Trasa diaľnice by po stupaní údolnej ríše Vahu až na vrstevnicu 555 pri Kotrčinej Lúčke po prechode do Vadičovskej doliny mala len pozvoľne klesať, pričom by k.ú. Dolného Vadičova prechádzala nad vrstevnicou 525 a smerovala medzi Malé a Veľké Ostro.

S pozdravom

OBEC DOLNÝ VADIČOV
OBEČNÝ ÚRAD
023 45 DOLNÝ VADIČOV


Ing. Ladislav Ostro
starosta

PRÍLOHY:

- 1/ ZÁZNAM ZO DŇA 24.4.1991
- 2/ STANOVISKO
- 3/ SITUÁCIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA S NAVRHNUTOU ZMENOU

Obecný úrad v Lopusných Pažitiach, okres Čadca

Č.j. 106/1996

V Lopusných Pažitiach dňa: 28.3.1996

ENVICONSLT s.r.o. ŽILINA

Marianské námestie 21
010 01 Ž i l i n a

Vec: Hodnotenie názorov a reakcií obyvateľstva na výstavbu diaľnice.

Na základe Vášho dotazníka a predloženého návrhu s výstavbou diaľnice, ktorá by mala prechádzať cez našu obec som cestou obecného rozhlasu zverejnil a mapku so zakreslením diaľnice vyvesil vo vývesnej skrinke. Obyvateľstvo na výstavbu diaľnice reagovalo veľmi pobúrene. Musel som zvolať mimoriadne zasadnutie obecného zastupiteľstva a nadvážne verejné zhromaždenie občanov, ktorí sa kriticky vyjadrovali k výstavbe diaľnice. Zásadne nesúhlasia s trasou diaľnice cez našu obec, pretože ide blízko rodinných domov, zaberie najúrodnejšiu pôdu v obci, zomrie sa celá dolina, čím by život v obci a vývoj ďalšej generácie bol ohrozený.

Obec Lopusné Pažite **n e s ú h l a s í** s navrhovanou trasou diaľnice cez našu obec čo jednoznačne vyplýva aj z vyjadrení občanov.


Milan Zmeček
starosta obce

H VÝPOČTY SMEROVÉHO A VÝŠKOVÉHO VEDENIA TRASY

DIAL'NICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

VARIANT I (ZÁPADNÝ)

POLYGONOVE STRANY

Y1(m)	X1(m)	Y2(m)	X2(m)
19300	11910	18920	11920
0	0	18310	11300
0	0	17550	11160
0	0	16980	10660
0	0	16255	10420
0	0	15840	9570
0	0	15085	9175
0	0	14675	8585
0	0	13700	8040
0	0	12840	8780
0	0	12320	10660
0	0	10510	9130
0	0	8790	10010
0	0	8350	8520
0	0	8040	7880
0	0	8015	6900
0	0	7465	6435
0	0	7225	5980
0	0	6015	4950
0	0	5635	3865
0	0	5173	3453
0	0	4925	3035
0	0	4400	2405
0	0	4570	1220
0	0	4275	535

PARAMETRE SMEROVEHO VEDENIA

l/l	L1(m)	R1(m)	L2(m)
l/n	150	800	230
p/i	250	900	150
l/i	150	1200	200
p/i	200	1100	150
l/i	160	900	230
p/i	240	1000	220
l/i	230	1200	150
p/i	180	1100	180
p/n	150	800	150
p/n	150	800	280
l/i	310	900	320
p/i	240	1000	170
l/i	180	900	180
p/n	210	1500	210
l/n	180	1000	180
p/n	150	800	205.98
l/i	205.98	800	207.345
p/n	207.345	800	150
l/i	350	2700	157.2
p/i	157.2	1000	150.7
l/i	150.5	1350	167.4
p/i	165.5	1350	200
l/i	310	1000	323.258
p/i	330	1500	330

DIAL'NICA D18 ŽILINA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

VARIANT II (VÝCHODNÝ)

POLYGONOVE STRANY

Y1(m)	X1(m)	Y2(m)	X2(m)
5670	19220	4735	19675
0	0	3785	19085
0	0	3025	18770
0	0	2450	17880
0	0	1890	17000
0	0	2335	14165
0	0	1370	12290
0	0	1650	11005
0	0	1495	10245
0	0	1825	8985
0	0	675	7580
0	0	1750	6360
0	0	2350	6010
0	0	2740	5480
0	0	4025	5025
0	0	4570	1220
0	0	4275	535

PARAMETRE SMEROVEHO VEDENIA

l/l	L1(m)	R1(m)	L2(m)
l/n	250	1500	167.25
p/i	187.25	1500	151.25
l/i	151.25	1500	180
p/n	180	2000	174.9
l/i	174.85	1000	350
p/n	350	3000	505.2
l/i	505	1750	371.2
p/i	371	1500	173.4
l/i	173	1800	250
p/n	250	1500	181.3
l/i	181.3	1250	180
l/n	180	2000	168.5
p/i	168	900	150.9
l/i	150	970	300
p/i	600	1000	350
p/n	330	1500	330

SPRACOVATEĽSKÝ KOLEKTÍV

SPRACOVATEĽ: EC ENVICONSULT, s.r.o. Žilina

ZODPOVEDNÝ RIEŠITEĽ: Ing.Stanislav Tabaček

SPOLURIEŠITELIA

- dopravno-inžinierské podklady: Prof.Ing.Tomáš Hollárek,CSc.
- dopravný urbanizmus a hluk: Ing.Lubomír Mateček
- inžinierska geológia: RNDr.Anton Matejček
- hydrogeológia: Mgr.Ivan Pirman

ĎALŠIA SPOLUPRÁCA

Ing.Andrea Gavulová

Ing.Ondrej Bronček

Viera Tabačková

Ivana Sviteková


EC ENVICONSULT
spol. s r.o.
Martiánske nám. 21
010 01 ŽILINA

