

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

2. Identifikačné číslo 00 33 28

3. Sídlo

Miletičova 19, 820 09 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

DIAĽNICA D18 V ÚSEKU HRIČOVSKÉ PODHRADIE - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

2. Účel

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

3. Užívateľ

Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 09 Bratislava

4. Umiestnenie

Trasa hodnoteného úseku diaľnice D18 je umiestnená na území okresov Žilina a Kysucké Nové Mesto. Katastrálne sa dotýka následovných sídiel:

- okres Žilina: Dolný Hričov, Horný Hričov, Žilina
- okres Kysucké Nové Mesto: Rudinka, Kysucké Nové Mesto, Radoľa, Povina.

5. Termín začatia a ukončenia stavby

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

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

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

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

Základné technické údaje

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

Spoločný úsek

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

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

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

Variant I

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

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

b/ vybudovanie nového mosta ponad diaľnicu.

Pozn.: V čase spracovania posudku bola posudzovateľovi k dispozícii viacvariantné riešenie úseku v km 17,650 - 18,600 v rámci DUR (alternatíva po úrovni terénu, alternatíva zapustená pod terénom a alternatíva na estakáde) ako aj zmena trasy v km 15,000 - 17,500.

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

Variant C

Od variantu I sa odpája v km 16,515 pred premostením Kysuce. Na pravom brehu vytvára oblúk, ktorým sa dostáva do premostenia Kysuce, za ktorým vchádza do tunela Dúbravy (1110 m). Súčasťou premostenia je križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač. Alternatívne bola v uvedenom priestore dopracovaná aj úplná križovatka s cestou I/11, ktorá ďalej tvorí južný privádzač.

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

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

č. 1 - Hričovské Podhradie (km 1,370)

č. 2 - Horný Hričov (km 4,680)

č. 3 - Žilina - západ (km 8,731)

č. 4 - Žilina - sever (km 13,450)

č. 5 - Kysucké Nové Mesto - juh (km 18,300)

č. 6 - Kysucké Nové Mesto - sever (km 21,600 vo variante I a 23,000 vo variante C)

Tunely

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

Tunel	Staničenie (km)	Dĺžka (m)	Stúpanie (%)	Úsek/variant
Vrch hora	10,900-11,260	360	+ 2,25	spoločný úsek

Považský Chlmec	11,370-12,390	1 200	-1,76	spoločný úsek
Dúbravy	18,280-19,390	1 110	+1,94	variant C
Budatínska lehota	20,255-22,365	2 110	-1,17	variant C

Mostné objekty

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

Preložky a úpravy ciest

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

Preložky a úpravy vodných tokov

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

Odvodnenie diaľnice

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

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie Správy o hodnotení

Vypracovanie Správy o hodnotení (ďalej len SoH) sa vykonalo v zmysle § 14 a § 15 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon). Spracovateľom správy o hodnotení vplyvov diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na životné prostredie bol **ENVICONSLT s.r.o. Žilina**. Koordinátorom úlohy bol **RNDr. Anton Darnady** a zodpovedným riešiteľom úlohy bol **Mgr. Ivan Pirman**.

SoH predchádzalo posudzovanie dvoch variantov vedenia diaľnice D18 (Enviconsult Žilina, 1996). Posudzujúci orgán (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky) určil pre ďalšie hodnotenie variant v trase Dolný Hričov - Považský Chlmec - Kysucké Nové Mesto. Pôvodná trasa tohto variantu, posudzovaného zámerom, predstavovala jednovariantné riešenie, bez ďalšieho členenia na subvarianty. Odmietavé stanovisko Kysuckého Nového Mesta vyvolalo potrebu hľadania nového, spoločensky prijateľného a technicky realizovateľného riešenia. Postupne bolo vypracovaných 5 modifikácií vedenia diaľnice D18

v úseku Kysuckého Nového Mesta. V zmysle záverov porady zo dňa 27.1.1997 vznikla požiadavka na hodnotenie trasy diaľnice v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa v dvoch variantoch. Tieto boli pre účely predkladanej správy označené ako variant I a variant C.

2. Posúdenie Správy o hodnotení a stanoviská k Správe o hodnotení

Posúdenie SoH sa vykonalo v zmysle §16, 17 a 18 zákona. Navrhovateľ zámeru Slovenská správa ciest v Bratislave predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „ministerstvo“) SoH v úseku diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto na ďalší proces posudzovania dňa 17.11.1997. Ministerstvo rozoslalo dňa 21.11.1997 SoH všetkým zainteresovaným subjektom.

K predloženej SoH boli na ministerstvo doručené tieto stanoviská:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stanovisko uvádza nasledujúce dôvody:

- mest. zastupiteľstvom schválený územný plán sídelného útvaru Kysuckého Nového Mesta v r. 1994 situuje diaľnicu do koridoru Vadičovskej doliny,
- variant I delí mesto na dve samostatné časti,
- novonavrhovaná trasa diaľnice podľa variantu I v rozhodujúcej miere ovplyvňuje jedinú rozvojovú polohu organizmu Kysuckého Nového Mesta v časti Kamence,
- výstavba podľa variantu I znamená priamy zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca v podstate v celej dĺžke navrhovanej trasy,
- pri zhoršení rozptylových podmienok bude mať variant I negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva, nepriaznivý účinok hluku sa prejaví aj na jestvujúcej zástavbe vzdialenej cca 130 m od navrhovanej trasy,
- navrhovaný variant I likviduje hlavný dopravný uzol - úrovňovú križovatku štátnej cesty I/11 a štát. cesty III, tr. Kysucké Nové Mesto - Vadičovská dolina (predĺžia sa tak dopravné vzdialenosti z celej Vadičovskej doliny a m.č. Budatínska Lehota do centra mesta a Neslušskej doliny).

Primátor Kysucké Nového Mesta, Ing. Ladislav Suhaj, 9.2.1998

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z hľadiska odpadového hospodárstva je preferovaný variant I.

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

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

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

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

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

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

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

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

Obec Radoľa, Božena Jantošíková, starostka, 5.2.1998

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

- variant prechádza zastavaným územím obce Radoľa,
- výfukové plyny a hluk z oboch tunelov majú nepriaznivý dopad na ŽP (tunelové vetracie otvory sú umiestnené priamo nad obcou),

- vedením trasy C by sa z obce vytvoril "uzatvorený ostrov" a tým by sa zabránilo ďalšiemu plánovanému rozvoju obce,
- znehodnotenie - likvidácia športového areálu (budovy a ihriska),
- minimálne 5-násobne vyššia investičná nákladovosť.

Obec odporúča budovať variant I, kde žiada:

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

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

Z hľadiska PO je odporúčaný variant C.

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

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

Obec Povina, Šplhaková Margita, starostka obce, 3.2.1998

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

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

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

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

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

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

Odbor nesúhlasí s vybudovaním variantu I, trvá na variante C.

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

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

Posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval **RNDr. Vladimír Ira, CSc.** Posudzovateľ je zapísaný do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie

podľa §42 zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. a podľa §9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z.z. dňa 25.2.1997 pod číslom 172/97-OPV.

Zhodnotenie stanovísk

V zmysle § 18 zákona NR SR č. 127/94 Z.z. o hodnotení vplyvov na životné prostredie boli na MŽP SR zaslané nižšie uvedené písomné stanoviská. V tabuľke sa nachádza aj označenie variantu, ktorý príslušný orgán alebo organizácia podporuje, pričom niektoré inštitúcie sa k preferencii niektorého z variantov nevyjadrili (z kontextu sa však dá predpokladať súhlas s výstavbou diaľnice za dodržania pripomienok a odporúčení uvedených v stanovisku) a iné zasa vyjadrili podporu variantom v zmysle predchádzajúceho stupňa - zámeru. Zo strany občianskych iniciatív ani združení neboli stanoviská na ministerstvo doručené. Stanoviská občanov sú uvedené osobitne.

P.č.	Dotknutý orgán, Dotknutá obec	Preferovaný variant
1)	Ministerstvo životného prostredia, odbor geologických faktorov a racionálneho využívania horninového prostredia	variant I
2)	Ministerstvo obrany SR, sekcia logistiky	variant I
3)	Ministerstvo zdravotníctva SR, Inšpektorát kúpeľov a žriediel	variant C
4)	Slovenská agentúra životného prostredia, Banská Bystrica	variant C
5)	Krajský úrad v Žiline, odb. dopravy a cest. hosp.	variant I
6)	Obvodný banský úrad v Prievidzi	dopracovať v DÚR
7)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. št. vodnej správy	variant I
8)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. ochrany prírody a krajiny	variant I
9)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. ochrany ovzdušia	variant I
10)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. odpad. hospodárstva	variant I
11)	Okresný úrad v K.N.Meste, OŽP - ref. št. stavebnej správy	variant I
12)	Okresný úrad v K.N.Meste, odb. pozemkový, poľn. a les. hosp.	pri var. I dochádza k väčšiemu záberu poľn. pôdy - 30/7,6
13)	Okresný úrad v K.N.Meste, štátny okresný hygienik	variant C
14)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor regionálneho rozvoja a IOV	variant C
15)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor požiarnej ochrany	variant C
16)	Okresný úrad v K.N.Meste, odbor dopravy a cest. hospod.	variant C
17)	Okresný úrad v Žiline, OŽP - ref. odpad. hospodárstva	dopracovať v DÚR
18)	Okresný úrad v Žiline, OŽP - ref. ochrany prírody a krajiny	dopracovať v DÚR
19)	Okresný úrad v Žiline, odb. dopravy a cest. hospodárstva	súhlasí so správou
20)	Štátna letecká inšpekcia, odb. let. poz. zariadení, Bratislava	súhlasí so správou
21)	Primátor - K.N.Mesto	variant C
22)	Mestský úrad, K.N.Mesto	variant C
23)	Petícia občanov obce Povina (p.Šplhaková)	variant I
24)	Petícia občanov K.N.Mesta (2 400 podpisov) (p.Jarabica)	variant C
25)	Petícia občanov obce Radoľa (p.Janoštiaková)	variant I
26)	Petícia občanov obce Radoľa (78 podpisov) (p.Kriváček)	variant C
27)	Posudkár - RNDr. Ira Vladimír, CSc., Bratislava	variant I
28)	Obec Povina	variant I
29)	Obec Radoľa	variant I

3. Prerokovanie Správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania

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

Z každého verejného prerokovania bola spísaná zápisnica, v ktorej je uvedený priebeh rokovania, vznesené otázky účastníkov rokovania a odpovede zodpovedných: navrhovateľa, projektanta a spracovateľa Správy. Každá zápisnica je súčasne podpísaná štatutárnym zástupcom samosprávy (starostom), ktorý svojím podpisom overil, že závery v zápisnici sa zhodujú so skutočným priebehom a závermi prijatými na verejnom prerokovaní v danej obci.

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

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

Stanovisko SSC:

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

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

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

- zachovanie autobusových zastávok v Brodne pri ceste I/11, ako aj možnosti pešieho prístupu popod, resp. ponad diaľnicu.

Stanovisko SSC:

- v rámci spracovávanía dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) diaľnice bude riešené dobudovanie cesty III. triedy (Vrané - Rudinka) v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní,
- otázku nezrušenia železničnej zastávky Brodno je potrebné prerokovať zo Železnicami SR,
- autobusové zastávky v Brodne budú zachované - v Kysuckej bráne, v Brodne a na preložke cesty I/11 do Vrania.

Vyjadrenie starostu obce:

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

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

- p. Kriváček (Radoľa) navrhol nový variant - poza Oškerdu s rozšírením (vybágrovaním) Kysuckej brány pre prevzdušnenie celej doliny pozdĺž Kysuce, poza Radoľu, a Budatínsku Lehotu s napojením na cestu I/11 severne od Poviny,
- zástupca starostky obce Radoľa informoval, že už pri výstavbe cesty /11 boli občania upozornení, že je to polovica 4 pruhovej komunikácie (stavebné povolenia dostali s podmienkou odsunutia domov od cesty I/11 tak, aby bolo možné v budúcnosti dobudovať druhú polovicu komunikácie),
- po zvážení výhod a nevýhod oboch variantov dostali predstavitelia obce od občanov mandát nesúhlasiť s realizáciou variantu C a preferovať variant I za podmienok účinných a estetických protihlukových opatrení, vybudovania mostu cez Kysucu pre osob. automobily (resp. automobily do nosnosti 3,5 t) bez asanácií, vytvorenia ochrany pred storočnou vodou, rešpektovania prečerpávacej stanice kanalizácie obce (navrhnutá v priestore medzi cestou I/11 a Kysucou),
- starostka obce Povína na základe mandátu od občanov podporila realizáciu variantu I za podmienky vybudovania protipovodňovej ochrany na ľavom brehu Kysuce v rámci vyvolaných investícií diaľnice
- občania Radole by chceli prijať to, čo je pre obec menším zlom a preto je pre nich variant C neprijateľný
- občan Poviny položil otázku, či v prípade realizácie variantu I bude obec chránená pred povodňami,
- občania Radole podporujú variant I a odporúčajú, aby išiel v pôvodnej nivelete,
- budú potrebné asanácie pri realizácii variantu C?
- ako je to z emisiami z tunela ?
- bude zachované prepojenie obcí s cestami v celom regióne ?

Stanovisko SCC:

- smerové a výškové vedenie diaľnice je potrebné riešiť v zmysle platných noriem pre projektovanie ciest a diaľnic, zásah do Kysuckej brány je z hľadiska zásahu do konfigurácie terénu a ochrany životného prostredia neriešiteľný,
- cesta I/11 bola vybudovaná ako polovica budúcej diaľnice s tým, že po naplnení jej kapacity bude dobudovaná na plný profil,
- obec bude chránená protihlukovými stenami,
- návrh mostu cez Kysucu je riešený v DÚR a nevyvolá žiadne demolácie,

- návrh variantu I je riešený tak, aby budúca diaľnica bola ochránená pred 100 ročnou vodou (900 m³) Kysuce,
- prečerpávaciu stanicu kanalizácie obce bude diaľnica rešpektovať,
- v rámci vyvolaných investícií bude riešená ochrana obce Povina na ľavom brehu hrádzou, resp. múrom,
- výstavba polovičného diaľničného pruhu (plánovaná v roku 1999) predstavuje vybudovanie 2 jazdných pruhov, všetkých mimoúrovňových krížení a s obmedzením prístupom motorových vozidiel,
- prvý návrh variantu I bol navrhnutý na mostnom objekte, na základe pripomienok KNM bol prepracovaný do úrovne terénu,
- asanácie vo variante C nebudú,
- na základe vypracovanej mikroklimatickej štúdie budú pri variante C v rannom chladnom období emisie zrážané do Vadičovskej doliny,
- regionálna doprava je riešená tak, aby prepojenie obcí bolo v plnej miere zachované,

Stanovisko starostky obce Radol'a: súhlas so znením zápisu.

Stanovisko starostky obce Povina: súhlas so znením zápisu.

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

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

Stanovisko SSC:

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

Vyjadrenie primátora mesta:

- pravostranne od staničenia v km 8,000 - 8,500 je pripravovaná v polohe zmeny územného plánu lokalita presídlenia pre neprispôsobivých občanov, čo vylučuje dočasný záber pre účely výstavby D18,

- mesto požaduje zabezpečiť bezpečný prechod pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí), a to formou podchodu, nadchodu alebo CSS.

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

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

Stanovisko SSC:

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

Vyjadrenie starostu obce: znenie záznamu zodpovedá skutočnosti.

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

V diskusii boli vznesené nasledujúce otázky:

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

Stanovisko SSC:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zápisnica z rokovania uvádza nasledujúce závery:

1. Všetky pripomienky k správe je potrebné napísať, zdôvodniť a zaslať na MŽP SR

2. Spracovateľ DUR preverí možnosť ďalšieho variantu diaľnice
3. V schválenom ÚP Kysuckého Nového Mesta je vlastne diaľnica v polohe cesty I/11 schválená.
4. Výsledný variant diaľnice bude vybraný po zohľadnení všetkých odborných dokumentácií a stanovísk odborných orgánov a organizácií ako aj dotknutých miest a obcí a vypracovaného odborného posudku.

Rokovanie k stabilizácii trasy diaľnice D18 Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto, úsek Radoľa, ktoré sa konalo 23.6. 1998 na MŽP SR v Bratislave.

Na pracovnom rokovaní sa zúčastnili všetky zainteresované strany. Cieľom rokovania bolo zblíženie stanovísk k umiestneniu trasy diaľnice v úseku Radoľa - K.N.Mesto. Napriek vzájomnému vysvetleniu si dôvodov pre umiestnenie diaľnice nedošlo k zblíženiu stanovísk jednotlivých subjektov a každá strana zotrvala na svojom stanovisku, tak ako je uvedené na str. 9 tohto záverečného stanoviska.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné riešiť aj podchod pre vyššie terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).
- Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topoľový lesík pri Kysuci sa odporúčajú návazné náhradné výsadby.
- Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra Okolie vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (22,000-23,000 km).
- Pri premostení potoka z Budatínskej Lehoty v km 21,000 sa odporúča riešiť aj rekonštrukcia nevhodných kruhových priepustov pod súbežnou cestou I/11.
- Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov .
- Odporúča sa zvážiť potrebu dvoch premostení v km 17,000 a km 18,000 cez Kysucu, nakoľko dôjde k väčšiemu zásahu do brehových porastov a toku Kysuce.

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

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

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

Ján Kriváček, Radol'a 279, podávateľ petície, 31.1.1998

Občania bývajúci v blízkosti št. cesty I/11 (78) vyjadrujú svoj nesúhlas s tým, aby trasa diaľnice D18 bola vedená cez katastrálne územie obce Radol'a vo variante I, a žiadajú, aby bola vedená vo variante C, t.j. obchvatom obce Radol'a z juhovýchodnej strany.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Ďalší vývoj posudzovania

Navrhovateľ po zistení reakcie od obyvateľov a dotknutých orgánov prehodnotil možné technické riešenie v úseku Kysuckého Nového Mesta a Radole a navrhol, že **možným technickým riešením je i alternatíva zapustenej diaľnice pod terénom v km 17,650 - 18,600**. Technickým riešením dochádza k modifikácii úseku s tým, že predpokladané negatívne účinky pôvodného povrchového variantu I sa minimalizujú. Táto skutočnosť následne ovplyvňuje vyhodnotenie variantov a čiastočne mení váhu kritérií pre posudzované varianty. Platí to ovšem len pre variant zapustenej diaľnice v danom úseku.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

V úseku od Hričovského podhradia je vedená diaľnice mimo zastavané oblasti, takže sa neočakávajú výrazné vplyvy diaľnice na obyvateľstvo. Cez vodnú nádrž Hričov bude vedená diaľnice na estakádach, čo si vyžiada značný zásah do vodného systému a technické riešenie bude nutné vykonávať len v úzkej spolupráci i odbornými zložkami ochrany prírody, zvlášť ichtyofauny a ichtyoflóry.

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

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

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

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

Z hľadiska priamych vplyvov na obyvateľstvo (hluk, prach, bariérové efekty) a na ním vytvorené prostredie je výhodnejší tunelový variant C. Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie a z hľadiska dopravnotechnického a ekonomického je výhodnejší variant I.

Pri porovnaní variantov podľa jednotlivých aspektov dostávame hodnotenie, z ktorého vyplýva, že variant I zasahuje do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca, kde pravdepodobne dôjde k zničeniu príbrežnej zelene počas výstavby, variant I vytvára čiastočné bariérové efekty, variant I môže zásadne zmeniť pomery počas výstavby v rieke Kysuca a pod.

Trasa variantu C je o 1,4 km dlhšia, s predpokladanými nákladmi o 4,8 mld Sk. vyššími. Z hľadiska časovej náročnosti na realizáciu je variant I výhodnejší. Z hľadiska podmienok dopravnej obsluhy sú varianty porovnateľné. Z hľadiska vplyvu na územný a regionálny rozvoj je výhodnejší variant C, nakoľko intenzita zásahu do obytnej zóny je v prípade

variantu C nižšia, z hľadiska vplyvu na obyvateľov je hodnotený ako priaznivejší (počas výstavby sa však predpokladá mierne vyšší negatívny vplyv na obyvateľstvo v prípade variantu C).

Zásahy, ktoré by mohli vzniknúť pri variante I (zásah do nadregionálneho biokoridoru rieky Kysuca, bariérové efekty, zničenie príbrežnej zelene v dĺžka cca 2,8 km, zásah do režimu toku a jeho pomerov a pod.), zvyhodňujú z environmentálneho hľadiska variant C. Variant C zachováva podmienky krajinného charakteru údolnej nivy rieky Kysuca. Zásadným negatívom variantu C je zásah do nestabilného, rizikového hydrogeologického prostredia, ktorý na úrovni súčasných poznatkov takmer vylučuje jeho realizáciu.

V. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledkov posudzovania uvedenom v SoH, došlých stanovísk, záznamov z verejných prerokovaní a posudku, sa odporúča plánovaná činnosť „Diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto“ za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V.3 tohoto záverečného stanoviska.

2. Odporúčaný variant

Z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie diaľnice D18 v úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto sú variant I - zapustený pod terénom, s dodržaním nutných súvisiacich opatrení - a variant C porovnateľné .

Variant I (alternatíva úseku zapustenej diaľnice pod terénom v km cca 17,650 - 18,600) je možný len za podmienok opatrení vo vzťahu k ochrane prírody, dotknutému obyvateľstvu a obciam, a za dodržania podmienok, ktorých hlavná časť je uvedená v kap V/3.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Z výsledkov hodnotenia a stanovísk dotknutých obcí, verejnosti, dotknutých orgánov vyplynuli opatrenia, ktoré je potrebné akceptovať a rešpektovať počas etapy prípravy i realizácie stavby. Nasledovný návrh opatrení je spracovaný osobitne pre jednotlivé vyčlenené kategórie životného prostredia. Niektoré z opatrení majú všeobecnú platnosť, iné sú špecifikované výhradne pre určité ovplyvnené javy, resp. územia. Predložený návrh je potrebné považovať za rámcový, zodpovedajúci stupňu projektovej prípravy. Okrem odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie činnosti uvedených v Správe o hodnotení sa jedná sa o nasledujúce podmienky:

1. Vykonať podrobný inžiniersko-geologický prieskum po celej trase, za účelom zistenia geotechnických vlastností územia a stanoviť podmienky pre sanačné opatrenia.
2. V prieskumných prácach sa zamerať predovšetkým na:
 - * stanovenie rozhrania kontaktu pokryvných útvarov so skalným podložím
 - * určenie stupňa a dosahu zvetrania skalného podložia
 - * laboratórnymi, prípadne terénnymi skúškami zistiť fyzikálno-chemické vlastnosti hornín ako je modul deformácie, modul pružnosti, pevnosť horniny v tlaku, ťahu a šmyku
 - * vŕtateľnosť a rozpojiteľnosť horniny

- * zatriedenie hornín pre návrh technologického razenia podľa klasifikácie príslušných noriem
 - * posúdiť stabilitu portálov úsekov
 - * vypracovať podrobnú analýzu geologického prostredia stavby vedenia trasy, puklinovosť horninového prostredia s vymapovaním tektonických línií, zloženie a mocnosť súvrství, ich sklon, veľkosť a dynamiku svahových porúch.
3. Realizovať hydrogeologické prieskumy na vybratých úsekoch trasy z dôvodu určenia režimu a smerov prúdenia podzemných vôd, v nadväznosti na možnosť výskytu pitnej vody, ako aj kvalitatívne zhodnotenie súčasného stavu
 4. Hydrogeologickým prieskumom zistiť prítomnosť preferovaných smerov odtokov dažďových vôd a prúdenia podzemných vôd, ktoré teleso diaľnice prehradí, aby bolo možné zoslabiť bariérový efekt, ktorý môže viesť k vytváraniu akumulácie dažďovej vody a k znižovaniu produkčnosti pôdy.
 5. Riziko ovplyvnenia výdatnosti vodných zdrojov pre obce je potrebné dokladovať vykonaním hydrogeologického posúdenia. V prípade, že výstavba tunelu ovplyvní výdatnosť vodných zdrojov, je potrebné navrhnúť náhradné vodné zdroje na zásobovanie obyvateľov pitnou vodou. Záverečnú správu hydrogeologického posúdenia je potrebné zaslať na MZ SR - Inšpektorát kúpeľov a žriediel.
 6. Venovať zvýšenú pozornosť záberom pôdy s vyhodnotením kvality, využitiu skrývkového materiálu, inventarizácii bioty v priamo dotknutom území.
 7. Prehodnotiť parametre navrhovaných mostných objektov na diaľnici a prechodov pod diaľnicou z hľadiska migrácie živočíchov, v prípade potreby navrhnúť ich úpravy. Presne lokalizovať migračné koridory pre vysokú zver a obojživelníky.
 8. Osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce, pozmeňujúce vodný režim.
 9. Posúdiť účinnosť protihlukových opatrení v rámci navrhovaného technického riešenia v zmysle vyhlášky MZ SR č. 14/1977, na kritických miestach trasovania diaľnice v blízkosti obcí.
 10. V spolupráci s povoľujúcim orgánom identifikovať plochy pre depónie so špecifikáciou množstva zeminy.
 11. V DÚR vykresliť výstavbou diaľnice významné biotopy a genofondové lokality pre určenie bližších podmienok z hľadiska ochrany prírody.
 12. V ďalších stupňoch projektu je potrebné navrhnúť v kritických úsekoch adekvátne sanačné opatrenia (drenáže, oporné múry, kotvenie, priťaženie pätiak svahov, výmena málo únosného podložja) s dôrazom na oblasť zárezov, pilierov mostov a estakád a tunelu.
 13. V ďalších stupňoch projektovej prípravy sa požaduje rešpektovať súčasné zariadenia železnice ako aj rozvojové zámery, ktoré sú zohľadnené v modernizačnej štúdii „Program modernizácie tratí Bratislava - Žilina - Košice a Žilina - Čadca a jeho zosúladení s rekonštrukciou uvedených tratí“, ktorú spracoval SUDOP TRADE KOŠICE.
 14. Ministerstvo obrany SR žiada, aby ďalšie stupne projektovej dokumentácie boli prerokované s príslušnou VUSS.
 15. Zachovať cestný prechod medzi obcami Radoľa a Kysucké Nové Město a tým umožniť aj priame prepojenie s obcami Radoľa, Lopušné Pažite, Dolný Vadičov, Oškerda a Budatínska Lehota.
 16. Vyriešiť cestné spojenie obcí Vranie - Rudinka v úseku od križovatky Brodno po lávku pre peších vo Vraní tak, aby bolo možné zabezpečiť prímestskú dopravu do zamestnania obyvateľom Rudinky a Vrania a uspokojivo i cestné spojenie Rudiny, Rudinskej a Nesluše so Žilinou (zniži sa dopravné zaťaženie Kysuckého Nového Mesta).
 17. V rámci vyvolaných investícií riešiť ochranu obce Povina na ľavom brehu - hrádzou, resp. múrom.
 18. Zabezpečiť bezpečný prechod (formou podchodu, nadchodu) pre chodcov cez cestu I/11 v Brodne (lokalita pri existujúcom železničnom priecestí).

19. V rámci DÚR je potrebné určiť náhradné lokality na výsadbu drevín nakoľko niekoľkými premosteniami a úpravami tokov dôjde k zásahom do NRBk Kysuca, hlavne do jeho brehových porastov.
20. Záber časti NRBc Topoľový lesík kompenzovať náhradnou výsadbou vhodných drevín a to tak, aby sa posunul okraj tohto lesíka S až SZ smerom. Uvedenú skutočnosť zapracovať po konzultácii s povoľujúcim orgánom v rámci DÚR, príp v DSP.
21. Preveriť možnosť odstránenia prípadného bariérového efektu v úseku km 20,000-20,500. V oblasti mimoúrovňovej križovatky v km 21,450 je potrebné preveriť aj podchod pre terestrické živočíchy (smerom k biocentru Škorča-Tábor).
22. Realizáciou variantu I dôjde tiež k premosteniu menších miestnych tokov, ktoré je potrebné riešiť použitím vhodných priepustov, ktoré by neznemožňovali migráciu živočíchov.
23. Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií.
24. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
25. V projektovej dokumentácii je nutné podrobne rozpracovať nakladanie s jednotlivými druhmi odpadov (upresniť spôsob zneškodnenia jednotlivých druhov odpadov, ktoré vzniknú realizáciou stavby a upresniť spôsob nakladania so vzniknutými odpadmi).
26. Na zmiernenie dopadu imisí počas výstavby diaľnice na obyvateľstvo a okolité prostredie je vhodná aplikácia protiechalačných opatrení vo forme pásov ochrannej zelene (obvykle v kombinácii s protihlukovými bariérami). Okrem tejto funkcie pôsobia priaznivo aj na estetické vnímanie diaľnice. Konkrétny návrh vegetačných clôn odporúčame realizovať po definitívnom zameraní trasy na diaľničných pozemkoch.
27. Pri tunelových úsekoch sa budú exhaláty sústreďovať do priestoru odvetrávania tunelov. Ich situovanie musí zaručovať dobrý rozptyl exhalátov a prirodzene musí rešpektovať záujmy ochrany prírody, ochranu vodných zdrojov a pod.
28. Počas výstavby sa na úseku pri križovaní Strážovského rybníka a Hričovskej vodnej nádrže (km 9,000-10,000) predpokladá vplyv na vodný ekosystém nádrží z dôvodu narušenia ich ekologickej stability a funkčnosti. Odporúča sa, aby trasa D18 bola vedená cez uvedené lokality mostom.
29. Smerové a výškové trasovanie sa odporúča riešiť po dohode a po zohľadnení podmienok s Povodím Váhu vyššími premosteniami ponad tok v úsekoch km 12,400-13,000 a v oblasti Kysuckej brány v km 15,000-17,000 z dôvodov ochrany zachovalých častí alúvií. Pri preložke sprievodnej komunikácie pod Brodniankou je potrebné zachovať prístupný významný geologický profil (aktualizovanie CHÚ Kysucká brána).
30. Je potrebné smerové a výškové vedenie trasy D18 upraviť tak, aby zostala zachovaná kontinuita a kompatibilita brehovej zóny aj pre semiterestrické živočíchy, vrátane dosadby a rekonštrukcie brehových porastov. Za záber aluviálnych porastov v biocentre Topoľový lesík pri Kysuci sa odporúčajú náväzné náhradné výsadby.
31. Odporúča sa mierny odsun trasy od lokálneho biocentra okolia vodojemov s ochrannou líniovou zeleňou (cca 22,000-23,000 km).
32. Odporúča sa riešenie stabilizácie a vegetačné úpravy okolia portálov tunelov.
33. Trasu diaľnice poniže mesta K.N.Mesto umiestniť čo najbližšie k rieke Kysuca.
34. Odporúča sa predĺžiť tunel v oblasti Budatínskej Lehoty tak, aby bol výjazd z neho mimo zastavané územie (t.j. severne od terajšieho koryta rieky).
35. Trasu diaľnice viesť tesne v súbehu terajšej št. cesty I/11 až pred obec Povina.
36. Zvážiť potrebu severného privádzača diaľnice v K.N.Meste. Jeho nebudovaním by sa zabránilo prejazdu nákladných a úžitkových vozidiel cez mesto do priemyselnej zóny, ktorá je na juhu a západe mesta.
37. Zvážiť napojenie obce Rudinka na novovybudovanú sprievodnú komunikáciu v smere na Žilinu.

38. Je potrebné vypracovať samostatný plán revitalizácie brehov rieky Kysuce v úseku zapustenej diaľnice a to v spolupráci s povoľujúcim orgánom a príslušným povodím rieky Kysuca.

Opatrenie počas výstavby

1. Pri výstavbe sa odporúča zabezpečiť (po dohode s povoľujúcim orgánom) pravidelný ekologický dozor v záujme zmiernenia negatívnych následkov najmä počas výstavby diaľnice na životné prostredie stavebnými mechanizmami a neodôvodnenej a zbytočnej devastácii krajiny v okolí staveniska.
2. Pre etapu výstavby diaľnice spracovať a orgánmi štátnej správy pre životné prostredie potvrdiť „environmentálny plán výstavby“ ktorý by mal zahŕňať návrh zásad výstavby vo vzťahu k životnému prostrediu a návrh kontroly ich dodržiavania v rámci harmonogramu výstavby. Súčasťou plánu by mal byť aj návrh preventívnych opatrení, plán ochranných opatrení počas havárií a nehôd a návrh postupu sanácie následných škôd.
3. Je potrebné na prístupových cestách v blízkosti obydľí znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.
4. Prejazdy nákladnej dopravy odporúčame odkloniť od obytných sídiel.
5. Začatie zemných prác vopred ohlásiť Archeologickému ústavu SAV.
6. Stavebné dvory lokalizovať na miestach menej hodnotných z poľnohospodárskeho produkčného hľadiska, avšak mimo bioticky významných území, najlepšie po konzultáciách s odborníkmi v oblasti ochrany pôdneho fondu, bioty a ochrany prírody.
7. Vybudovať spevnené plochy pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov s odizolovaním od podlažia a odvodnenie týchto plôch s prečistením cez lapače olejov a sedimentačné nádrže.
8. Riešiť úsporne rozmiestnenie objektov na stavenisku tak, aby bol čo najmenší záber pôdy.
9. V poľnohospodársky využívannej krajine dbať na zachovanie rozptýlenej zelene.
10. Pri výstavbe a prevádzke diaľnice je potrebné, aby bol spracovaný havarijný plán pre prípad úniku ropných látok.
11. Za účelom zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie pri získavaní surovín na výstavbu diaľnice je potrebné pre násypy na diaľnicu v prvom rade použiť materiál z otvorených lomov, zemníkov a štrkovísk vrátane materiálov na haldách (dobývacie priestory Lietavská Lúčka, Stráňavy - Polom, resp. ložiská nevyhradených nerastov - lom Lopušné Pažite) a iba v nevyhnutných prípadoch počítať s otvorením nových lokalít na dobývanie. Je potrebné zhodnotiť vplyvy ťažby na životné prostredie v zmysle zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. v prípade, že budú otvárané nové ťažobne s kapacitou o veľkosti, ako je uvedené v prílohe č. 1 zákona.
12. Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať ochrane vodných zdrojov aj v priebehu výstavby, kedy je zvýšené riziko úniku nebezpečných látok, hlavne pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov.
13. Pri stavebných prácach v PHO vodných zdrojov bude potrebné vypracovať plán havarijných opatrení, v zmysle platnej legislatívy, ktorý je potrebné predložiť na schválenie vodohospodárskemu orgánu.

Opatrenia počas prevádzky

Úseky mostov nad riekou a potokmi sú náchylné na lokálne zníženie teploty v dôsledku rýchlejšej straty tepla oproti okolitému zemskému povrchu a hromadného studeného vzduchu v najnižších polohách. Zníženie teploty na povrchu vozovky je často spojené s

ovlhnutím a tým aj s možnosťou tvorenia námrazy. V týchto úsekoch diaľnice sa odporúča inštalovať hlásiče námrazy.

Hluk

Návrh opatrení na zmiernenie vplyvov z cestnej dopravy vychádza z výpočtov uvedených v hlukovej štúdii, ktorá je súčasťou Správy o hodnotení.

1. Materiál a konštrukcia clony musí vyhovovať z hľadiska funkčnosti, stability, bezpečnosti, estetiky a začlenenia clôn do prírodného prostredia.
2. V trase diaľnice mimo mostných objektov, v miestach kde to priestorové podmienky dovoľujú, je protihlukové opatrenia vhodnejšie realizovať napr. formou zemných valov, pohltivých protihlukových clôn alebo ich kombinácií.
3. V prípade preukázania nadlimitných hodnôt hluku počas prevádzky z diaľnice, je potrebné dobudovať v daných úsekoch protihlukové steny.

Opatrenia na ochranu povrchových vôd počas prevádzky

V žiadnom prípade nie je prípustné zaústenie odpadových vôd do stojatých vôd.

Horninové prostredie a reliéf

Opatrenia vo vzťahu k horninovému prostrediu je v súčasnosti možné navrhnuť iba vo všeobecnej podobe. Konkrétne postupy sanačných zásahov vyžadujú znalosť pomerov na úrovni výsledkov podrobného geologického prieskumu, budú teda v ďalších stupňoch dokumentácie.

Zásahy do reliéfu (zárezy a násypy) je potrebné zmierniť vegetačnými úpravami - revitalizáciou sprievodnej zelene, ozelenením svahov zárezov, náhradnou výsadbou zelene

Nerastné suroviny

V čo najväčšej miere využiť existujúce ložiská nerastných surovín.

Biota

1. Realizovať výsadbou sprievodnej drevitej vegetácie. Tieto úpravy navrhujeme realizovať podľa možnosti v celej dĺžke vybraného variantu. Pri výsadbe odporúčame použiť vhodné druhy drevín.
2. Bariérový efekt diaľnice zmierňuje úseky vedenia diaľnice po mostných objektoch. Mostné objekty je potrebné realizovať vo vhodných veľkostných parametroch, závislých od lokality a charakteru premostenia, pričom treba ponechať dostatočný podchodný priestor a výšku vlastného toku a brehov.
3. Minimalizovať zásah do prirodzeného charakteru vlastného toku Kysuce.
4. Za likvidáciu stromovej a krovinatej vegetácie rastúcej mimo lesa zrealizovať náhradnú výsadbú na základe bioprojektov,

Poľnohospodárska výroba a lesné porasty

1. Vybudovať preložky poľných komunikácií a vypracovať a uskutočniť projekty hospodársko-technických úprav na dotknutom území.
2. Nad a pod telesom diaľnice urobiť technické opatrenia proti erózii pôdy. Porastové okraje zalesniť krami a drevinami - vytvoriť porastové plášte proti poškodzovaniu porastov spálou kôry a vetrom. Zvážiť vybudovanie podjazdov pod diaľnicou priechodné pre vyťahovanie dreva.

Socioekonomické aspekty

V období výstavby diaľnice je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa stavby s obcami, za účelom minimalizácie vplyvov výstavby diaľnice na obce a ich obyvateľstvo.

Spolupracovať pri vypracovaní úpravy územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí.

Prijateľnosť činnosti pre obce

1. Kooperácia dodávateľa stavby s obcami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby,
2. Záber časti ornej pôdy, lesných pozemkov atď. kompenzovať náhradou v prípade, že dôjde k majetkovej ujme.

Majetkové ujmy obyvateľstvu

1. V predstihu zabezpečiť riešenie majetkoprávneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území trasy diaľnice,
2. Prednostne zabezpečiť spracovanie „Registrov obnovenej evidencie pôdy (ROEP)“ v katastrálnych územiach dotknutých obcí (úloha pre rezort MP SR, resp. samosprávu),
3. Rešpektovať prístupové komunikácie k poľnohospodárskym a lesným pozemkom tak, aby nebolo nepriaznivo ovplyvnené hospodárenie na PPF a LPF.

Poľnohospodárska výroba

Podľa možnosti odporúčame vyhnúť sa rozdeleniu honov na nepravidelné a nefunkčné celky trasou diaľnice. Pri výbere trasy diaľnice uprednostniť križovanie honov s nižšou produkčnou kategóriou.

Poľnohospodárske pôdy

1. Odporúčame v zmysle zákona o PPF použiť skrývky orníc a vhodných horizontov podornice, najmä z pôdneho typu fluvizem, ich aplikáciou na neplodné ostatné plochy, alebo plytké pôdy na nive Váhu, čím sa vytvoria vysoko bonitové pôdy.
2. Na dočasne zabratých pozemkoch uskutočniť po ukončení výstavby biologickú rekultiváciu a vrátiť ich pôvodnému účelu.

Ukladanie vytŕaženého materiálu

1. Na uloženie nevhodných materiálov navrhujeme využiť priestory po ťažbe nerastných surovín.
2. Po uložení materiálu je možné priestor zrekultivovať skrývkou zo záberov pôdy diaľnicou. Takéto riešenie považujeme za environmentálne najprijateľnejšie.
3. V spolupráci s povoľujúcim orgánom určiť lokality vhodné na umiestnenie prebytočnej zeminy.
4. Pred uložením výkopového materiálu pochádzajúceho zo stavby diaľnice na skládku navrhovanú v lokalite Malé Vretno v k.ú. je nutné zabezpečiť záchranný archeologický výskum tejto lokality.

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

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejných prerokovaní, došlých stanovísk od občanov a posudku.

Ministerstvo ŽP dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov a občanov. Všetky výhrady, či už podané písomne, alebo ústne, ministerstvo prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, s niektorými spracovateľmi čiastkových úsekov správy o hodnotení a posudkárom. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení (V/3).

Počas posudzovania došlo k modifikácii variantu I a to riešením jeho zapustením pod zem so zachovaním cestného spojenia Kysuckého Nového Mesta a Radole, minimalizovaním predpokladaných vplyvov na prírodné prostredia a na obce.

Riešenie diaľničného úseku Hričovské Podhradie - Kysucké Nové Mesto (v úseku Kysucké Nové Mesto - Radoľa navrhované v dvoch variantoch pre účely Správy označených ako variant I a variant C), nie je principiálne v rozpore s platnou územnoplánovacou dokumentáciou. Vplyvy diaľnice na životné prostredie sa budú prejavovať počas jej výstavby ako aj počas jej prevádzky. Z environmentálneho vyhodnotenia vplyvov variantu I (zapusteného) a variantu C vyplynul záver, že rozsah a intenzita negatívnych vplyvov na človeka a prírodné prostredie sú porovnateľné. Variant I je relatívne technicky ľahšie realizovateľný a z dopravného - technického hľadiska výhodnejší.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

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

- monitorovanie stability svahov v oblasti zárezov a mostných objektov (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice),
- monitorovanie vývoja erózie na svahoch s vysokou sklonitosťou (ako rutinná činnosť pri údržbe a prevádzke diaľnice),
- monitorovanie úrovne hladiny a kvality podzemných vôd v lokalitách Dolný Hričov, Oškerda, Rudinka, Radoľa, Kysucké Nové Mesto a horninové masívy tunelov,
- monitorovanie kvality a prietokov povrchových tokov dotknutých výstavbou a prevádzkou a monitorovanie kvality a prietokov vôd vypúšťaných do recipientov (STN 75 7241),
- monitorovanie záťaže hlukom a emisiami v lokalitách s priamym kontaktom s diaľnicou (severný okraj Dolného Hričova, Brodno, Vranie, Oškerda, Kysucké Nové Mesto, Radoľa),
- monitorovanie kvalitatívnych a kvantitatívnych zmien v zložení vegetácie na stanovených transektoch a v odôvodnených prípadoch monitorovanie aj synantropizácie spoločenstiev a obsahu ťažkých kovov vo vybraných druhoch rastlín,
- monitorovanie zmien ekologickej stability a tým aj ochrannej funkcie navrhovaného RBc Topoľový lesík vplyvom emisií,
- monitorovanie migračných koridorov (najmä funkčnosti podchodu v priestore Kysuckej brány,),
- monitorovanie intenzity a štruktúry dopravy na príľahlej komunikačnej sieti.

2. Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom povoľujúcemu orgánu, a to:

- v ročných intervaloch v priebehu výstavby a 1 x po začatí prevádzky

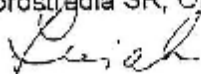
- neskôr v intervaloch daných povoľujúcim orgánom na základe výsledkov prvotného monitoringu.

VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Meno spracovateľov záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR, OPV

Ing. Milan Luciak



Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

odbor cestného hospodárstva

Ing. Gejza Végh

riaditeľ odboru

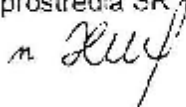


2. Potvrdenie správnosti údajov

Ministerstvo životného prostredia SR

Ing. Alexander Daňo

riaditeľ OPV



MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR
odbor životného prostredia
820 05 BUDAPEŠT, SLOVAKIA

3. Dátum vydania záverečného stanoviska: 27.7.1998