OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA
ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
ODDELENIE ŠTÁTNEJ SPRÁVY VÔD A VYBRANÝCH ZLOŽIEK ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA KRAJA
Ul. Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

č.: OU-ZA-OSZP2-2019/004276-33/Gr V Žiline, dňa 18. 12. 2019

ROZHODNUTIE

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, úsek posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy v zmysle zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a podľa § 3 písm. k) v súlade s § 55 písm. d) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“), vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného v zmysle ustanovení zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov.

Žilinský samosprávny kraj

2. Identifikačné číslo.

37 808 427

3. Sídlo.

Komenského 48, 011 09 Žilina

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov.

Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo cestného telesa I/18 (cyklodopravná trasa)

2. Účel.

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie novej cyklodopravnej trasy spájajúcej obec Strečno (okres Žilina) a mesto Vrútky (okres Martin).

3. Užívateľ.

Užívateľmi navrhovanej činnosti budú Žilinský samosprávny kraj, resp. obyvatelia dotknutých obcí Strečno, Nezbudská Lúčka, Lipovec a Mesta Vrútky, obyvatelia regiónu Žilinského samosprávneho kraja a návštevníci z ostatných regiónov Slovenska, prípadne zo susedných štátov.

4. Umiestnenie

Navrhovaná činnosť bude situovaná v Žilinskom kraji, v okresoch Žilina a Martin, na území obcí Strečno, Nezbudská Lúčka a Lipovec a mesta Vrútky a na katastrálnych územiach Strečno, Nezbudská Lúčka, Lipovec a Vrútky a to v rámci zastavaného územia dotknutých obcí a mesta ako aj mimo zastavaného územia dotknutých obcí a mesta.

Navrhovaná činnosť bude situovaná na parcelách na katastrálnom území Strečno (platí pre obidva navrhované varianty) s číslami: 1177/32, 1179/1, 1179/2, 1177/32, 823/3, 1179/1, 1177/32, 1176/1, 1180/10, 1180/11, 1181, 1180/10, 1177/32, 1180/10, 1105, 1180/10, 84, 85/1, 86/3, 1132/1, 86/1, 87/1, 907/6, 945/4, 907/2, 945/6, 945/6, 907/2, 937/1, 906/2, 906/2, 906/1, 906/2, 945/7, 945/4, 945/1, 945/8, 952, 27/102, 21/102, 19, 941/2, 17, 016/2, 016/1, 014/3, 014/2, 909/301, 945/4, 939/2, 939/1, 004/2, 938, 909/1 a 2, 1173/2, 1173/3, 1177/32, 1177/34, 1365, 1368, 1381, 1383/11, 1383/5, 1384/3 a 1384/7.

Navrhovaná činnosť bude situovaná na parcelách na katastrálnom území Nezbudská Lúčka (platí pre obidva navrhované varianty) s číslami: 4431, 4432, 4438, 4441, 4453/2, 4457, 4471, 4472, 5086/1, 5086/43, 5086/44, 5092/1, 5092/26, 5092/27, 5092/48, 5351/1, 5351/6, 5351/7, 5351/10, 5351/12, 5355, 5356/1 a 5372.

Navrhovaná činnosť bude situovaná na parcelách na katastrálnom území Lipovec (spolu obidva varianty) s číslami 2140, 2338, 2342, 2343, 2345, 2346, 2348, 201/1, 1201/3, 1202/1, 1203/1, 1203/2, 1213/1, 1213/11, 1213/3, 1213/4, 1213/8, 1213/9, 1220/1, 155/1, 1889/18, 1890/13, 1890/14, 1890/15, 1890/16, 1890/17, 1890/18, 1890/19, 1890/20, 1890/7, 1890/9, 2203/1, 310/1, 311/1, 831/2, 868/1, 858/1, 502/2, 1221/37, 503/1, 2141, 1890/21, 1889/17 a 2204.

Navrhovaná činnosť bude situovaná na parcelách na katastrálnom území Vrútky (spolu obidva varianty) s číslami: 193/2, 205/3, 205/4, 1764/4, 4348, 1681, 1682, 1683/1, 1687, 1688, 1690, 1691, 1693, 1694, 1695, 1696, 1697, 1698, 1699, 1700, 1701, 1702/1, 1703/3, 1705, 1707/4, 4437/9, 1764/3, 2638/2, 2677/2, 2798/2, 2798/5, 4245/1, 4247/1, 4248, 4250/1, 4298, 4349/1, 4427/1, 251/1, 4349/13, 1543/2 a 4430/2.

Trasa v celej svojej dĺžke prechádza údolím rieky Váh, Vážskeho derivačného kanála a rieky Turiec ~~a~~ je umiestnená v koridore, ktorý v súčasnosti nemá riešenú cyklodopravnú trasu. Začína v obci Strečno, kde tento úsek je pokračovaním existujúceho cyklochodníka vybudovaného popri ľavom brehu Vodného diela Žilina. Ďalej trasa prechádza územím obce Nezbudská Lúčka proti prúdu rieky Váh, okrajom chráneného prírodného územia, popod chatovú osadu Jánošíkovo, územie obce Lipovec smerom do mesta Vrútky, kde trasa končí v križovatke ulíc Matušovičovský rad – Čachovský rad pri cestnom moste

ponad rieku Turiec. Navrhovaná cyklodopravná trasa je navrhovaná v dvoch variantoch, pričom rozdielne trasovanie majú iba v dvoch úsekoch C.9 a C.10 (variant 1 - predložený navrhovateľom so stanoveným rozsahom hodnotenia a variant 2 - riešenie zmeny navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v nasledovnom: do technickej štúdie, ktorá bola podkladom pre stanovenie rozsahu hodnotenia v apríli 2016, boli doplnené 2 úseky cyklotrasy C.9 a C.10. V úseku C.9 je cyklotrasa vedená po pravej strane cesty III/2130 v smere z Lipovca do Vrútok (násypový, výkopový svah + min. 5 m za pätu násypu, resp. výkopu na pravej strane cesty v smere z Lipovca do Vrútok). Na jestvujúcich mostoch sa počíta s ich rozšírením o cyklotrasu o min. 2 m. Úsek C.10 vedie popri železničnej trati.

Vo variante 1 je trasa vedená z obce Lipovec do Vrútok priamo po ceste III/2130 až po železničnú trať, ktorú podchádza, resp. križuje mimoúrovňovo, popri nej cca 200 m, následne odbáča vľavo a vedie po existujúcej miestnej komunikácii až k úrovňovému železničnému priecestiu, za ktorým už trasa pokračuje tak, ako je navrhnutá v oboch variantoch.

Vo variante 2 trasa z Lipovca do Vrútok nebude viesť priamo po ceste III/2130, ale popri nej z jej pravej strany v smere z Lipovca do Vrútok až k železničnej trati, ktorú podíde, už tak isto ako vo variante 1 a následne odbočí vpravo po novonavrhovanom mostnom objekte ponad železnicu, následne pôjde popri železničnej trati a vyjde za úrovňovým železničným priecestím, kde už pokračuje až do konca úseku v zmysle variantu 2.

Celkovo má byť o dĺžke cca 16,5 km.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

Termín začatia výstavby navrhovanej činnosti má byť v roku 2021, výstavba má trvať 18 mesiacov, pričom doba skončenia prevádzky nie je stanovená.

6. Stručný opis technického a technologického riešenia.

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch je v plnom súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorú schválila Vláda Slovenskej republiky svojim uznesením č. 223 dňa 7. mája 2013. Navrhovaná činnosť napĺňa všetky 4 body očakávaných prínosov vyššie uvedeného strategického dokumentu. Trasa v koridore rieky Váh (predpoklad jej vedenia od jeho sútoku s Dunajom k jeho prameňu na Čiernom Váhu) patrí vo vyššie uvedenom strategickom dokumente k hlavným (kostrovým) cyklotrasám na Slovensku. Pod názvom Vážska cyklotrasa je chápaný jej cyklodopravný variant, pod názvom Vážska cyklomagistrála jej cykloturistický variant (v niektorých úsekoch odlišné vedenie). V tomto ponímaní majú túto cyklotrasu vo svojich strategických cyklomateriáloch spracované aj Nitriansky, Trnavský a Trenčiansky samosprávny kraj. Základným navrhovaným stavebným objektom v rámci navrhovaného variantu riešenia navrhovanej činnosti je SO 100 – Cyklochodník o dĺžke cca 16,5 km, pričom počet nových mostných objektov (lávok) má byť 7, počet rekonštruovaných mostných objektov 2 a základná šírka cyklochodníka 3,0 m. Minimálna šírka cyklochodníka má byť 2,0 m. Tento stavebný objekt rieši teleso a povrch cyklodopravnej trasy (okrem mostných objektov a oporných múrov). Súčasťou sú aj terénne úpravy okolo cyklochodníka a dopravné značenie. Cyklotrasa je navrhnutá ako nemotoristická komunikácia pre cyklistov.

Prvá časť trasy sa nachádza v katastri obce Strečno. Jedná sa o pokračovanie existujúceho cyklochodníka vybudovaného popri ľavom brehu vodnej nádrže Žilina (Vodné dielo Žilina). Táto trasa začína v napojení na už vybudovanú trasu C.3, pokračuje popri Váhu a vyúsťuje na jestvujúcu spevnenú plochu pri informačnom centre v Strečne.

V tomto bode trasa vstupuje na existujúcu lávku, ktorá bude v rámci stavby ako samostatný stavebný objekt zrekonštruovaná. Celková dĺžka prvého úseku trasy je 2 134,76 m. Trasa navrhovaného chodníka pokračuje v Nezbudskej Lúčke na pravom brehu rieky Váh. V km 2,075 trasa vstupuje na lávku, trasa ňou prechádza z katastra Nezbudská Lúčka opätovne do katastra Strečno (prechádza z pravého na ľavý breh Váhu). Po prechode Váhu sa trasa zatáča prudko vľavo a pokračuje v priestore medzi cestou I/18 a riečnym korytom. V km 6,493 trasa vstupuje na ďalšiu lávku ponad Váh. Cyklochodník tu prechádza z ľavého brehu (k. ú. Strečno) opätovne na pravý breh (opätovne do k. ú. Nezbudská Lúčka). V katastri Nezbudská Lúčka je trasa vedená v tesnej blízkosti Národnej prírodnej rezervácie Krivé, ale nevstupuje doň. Chodník následne opustí k. ú. Nezbudská Lúčka vstupuje do k. ú. Lipovec. Ďalej je chodník vedený v trase existujúcej spevnenej lesnej cesty. Doprava na tejto komunikácii je minimálna, cesta slúži prevažne ako prístup k osade Jánošíkovo a chatovej oblasti Lipovec. Chodník je ďalej trasovaný popri ceste III/2130, postupne prechádza popod diaľnicu D1 a ponad Váh. V k. ú. Vrútky je trasa vedená od km 12,339 po km 14,200 (KÚ). Za Váhom trasa pokračuje po pravej strane komunikácie, popod ktorú prechádza v km 12,600, ďalej vstupuje na novú lávku ponad železnicu a prechádza z ľavej na pravú stranu trate. Úsek končí napojením na významnú a pomerne zaťaženú miestnu komunikáciu ulica Horná Kružná. Cyklotrasa prechádza cez tieto komunikácie a pokračuje v trase existujúceho chodníka na nábreží rieky Turiec. Trasa bola prehodnotená so zástupcami Žilinského samosprávneho kraja, Železníc Slovenskej republiky (ŽSR OR Žilina a ŽSR SMSÚ TO Vrútky), Slovenského vodohospodárskeho podniku (SVP, š. p. OZ Piešťany), Slovenskej správy ciest (SSC - IVSC Žilina) a Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (Správa Národného parku Malá Fatra) dňa 15. 06. 2017. Následné projektové práce zohľadnili pripomienky uvedených. Predpokladá sa výstavba buď po úsekoch alebo celej trasy naraz, pričom stavebné objekty budú realizované po úsekoch alebo súčasne (podľa možností zhotoviteľa). Zariadenia staveniska budú situované tak, aby boli prístupné z okolitých komunikácií, pričom stavebné dvory sú navrhnuté na miestach rozhodujúcej stavebnej činnosti, s možnosťou prístupu staveniskovej dopravy a so snahou na minimalizáciu negatívnych zásahov do životného prostredia. Umiestnenie stavebných dvorov v celkovom počte 11 je navrhované v trase navrhovanej činnosti najmä v miestach výstavby mostných objektov ponad Váh, Krpeliansky kanál, potok Hoskora a v zastavaných územiach dotknutých obcí. Ide o nasledujúce lokality umiestnenia stavebných dvorov:

- V úseku cca v km 0,0 (koniec prvého úseku, ktorý je pokračovaním cyklotrasy C.3) pri stavebnom objekte 201 (Rekonštrukcia lávky na cyklochodníku ponad Váh medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou) v k. ú. Strečno, parcela č. 1136/1 (ostatná plocha). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 1,5 pri stavebných objektoch 251 a 252 (Oporné múry pod železničným mostom) v k. ú. Nezbudská Lúčka, parcela č. 5086/1 (orná pôda). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 2,0 pri stavebnom objekte 202 (Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075), v k. ú. Nezbudská Lúčka, parcela č. 4431 (trvalý trávnatý porast). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 4,5 pri stavebnom objekte 203 (Lávka vo svahu cesty I/18), v k. ú. Strečno, parcela č. 1368 (trvalý trávnatý porast). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 5,5 pri stavebnom objekte 203 (Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v k. ú. Strečno, parcela č. 1384/3 (zastavaná plocha a nádvorie). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.

- V úseku cca v km 6,5 – 7,0 pri stavebných objektoch 204 (lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500) a 205 (Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora v km 6,890) v k.ú. Nezbudská Lúčka, parcela č. 4472 (ostatná plocha) a parcela č. 2348 (vodná plocha) v k. ú. Lipovec. Celá plocha stavebných dvorov je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 11,5 pri stavebnom objekte 206 (Lávka na cyklochodníku ponad Krpeliansky kanál v km 11,470) v k. ú Lipovec, parcela č. 155/1 (trvalý trávnatý porast). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca km 12,5 pri stavebnom objekte 207 (Úprava mostného objektu ponad Váh, rozšírením o novú lávku cyklochodníka, km 12,350 navrhovanej trasy) v k. ú. Lipovec, parcela č. 2204 (ostatná plocha). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 12,8 pri stavebnom objekte 208 (Lávka na cyklochodníku v km 12,760 ponad trať ŽSR v žkm 318,127) v k. ú. Vrútky, parcela č. 4245/1 (zastavaná plocha a nádvorie). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v dočasnom zábere stavby.
- V úseku cca v km 13,5 v blízkosti v blízkosti existujúceho chodníka na nábreží rieky Turiec v k. ú. Vrútky, parcela č. 205/3 (zastavaná plocha a nádvorie). Celá plocha stavebného dvora je navrhnutá v trvalom zábere stavby.

Zemné práce budú pozostávať zo zhrnutia prípadnej vegetačnej vrstvy, odkopáviek a prekopáviek do projektovaných profilov, úpravy miestnych výtlkov, úpravy podložia, vyrovnania podkladov a odstránenia okrajových a náletových krovín. Stavba a kontrola zemného telesa bude vykonaná podľa STN 73 6133. Hĺbka výkopov a výška násypov zemného telesa trasy bude do 1,0 m.

Zakladanie navrhovanej činnosti bude realizované v kombinácii plošného a hlbinného zakladania. Zakladanie sa týka všetkých mostných objektov, ktoré sú súčasťou budúcej cyklotrasy. Krajné opory mostných objektov budú založené do brehov rieky Váh. Medziľahlé podpery budú založené v inundačnom území, pričom žiadna podpera nebude založená priamo v koryte. Pri objektoch 203.1 (Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700) a 203.2 (Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440) budú medziľahlé podpery pozostávať zo základov kotevných do skalného podložia, nízkeho drieku a konzolovitej časti, na ktorej bude položená mostovka. Z dôvodu prístupu a realizovateľnosti bude zakladanie pravdepodobne na mikropilótach. Spodná stavba mostov (opory, podpery a krídla) bude železobetónová monolitická. Kotvenie základov bude kombináciou mikropilót a aktívnych kotiev. Počas výstavby mostných objektov 203.1 a 203.2 bude narušené existujúce opevnenie svahu. Toto opevnenie bude po ukončení výstavby spodnej stavby obnovené. Mostný objekt SO 205 - Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora nebude mať spodnú stavbu. Nosná konštrukcia lávky 202 (Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075) bude oceľová priehradová so železobetónovou spriahnutou mostovkou (spodná mostovka). Výška konštrukcie je 2,1 m, vzdialenosť dvojice hlavných nosníkov je 4,2 m. Priehradová konštrukcia bude položená na krajných oporách a medziľahlých podperách. V najdlhšom štvrtom poli bude nosná konštrukcia zavesená na oceľových lanách, ktoré budú podopierané oceľovým pylónom. Pylón bude zároveň slúžiť ako medziľahlá podpera mostovky. Nosná konštrukcia objektov 203.1 (Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700) a 203.2 (Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440) sa skladá z dilatačných blokov osovej dĺžky 10,0 m. Jednotlivé bloky budú tvorené oceľovými nosníkmi spriahnutými so železobetónovou doskou. Rozmery a hmotnosti jednotlivých kusov nosnej konštrukcie budú umožňovať ich prefabrikovanú výrobu a následne osádzanie žeriavom do výslednej polohy. Nosná konštrukcia objektu 204 (Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500) sa skladá

z dvoch dilatačných celkov. Hlavný mostný objekt (ponad Váh) bude tvorený oceľovou oblúkovou konštrukciou, ktorá nesie spriahnutú oceľovo – betónovú mostovku. Prenos síl do oblúka bude zaistený sústavou šikmých závesov. V poli 2 je navrhnutý jednoduchý plnostenný most s rozpätím 9,0 m. Nosníky v tvare písmena I budú niesť železobetónovú mostovku. Toto pole sa nachádza v inundačnom území rieky Váh a premosťuje terénny schod medzi brehom a hornou hranou koryta. Rovnakou oceľovou nosnou konštrukciou bude tvorený aj hlavný mostný objekt lávky 206 (ponad Krpeliansky kanál v km 11,470). Nosná konštrukcia oboch stavebných objektov bude montovaná priamo na mieste u dovezených dielov za použitia dočasných montážnych podpier, resp. bude osadená na opory žeriavmi.

Šírkové usporiadanie cyklochodníka bude mať vo viacerých úsekoch rozličné parametre, čo je ovplyvnené buď majetkovými pomermi (súkromnými parcelami) alebo prírodnými podmienkami (terén, sklony svahov, križovanie s vodnými tokmi a pod.). Základná šírka chodníka bude pozdĺž trasy 3,0 m. V prvom úseku v obci Strečno o celkovej dĺžke 2 134,76 m bude šírka chodníka od 2,0 do 3,0 m. V tomto prípade sa jedná väčšinou o existujúce čiastočne spevnené komunikácie a poľné cesty. V druhom úseku o celkovej dĺžke 14 200,00 m bude šírka chodníka v závislosti od prírodným pomerov v intervale od 2,75 m po 3,75 m. Šírka chodníka na rekonštruovaných a nových mostných objektoch bude v rozmedzí od 2,0 m po 3,5 m. Základné zloženie cyklochodníka je rozlíšené podľa toho, či sa jedná o novovybudovanú cestu, o rekonštrukciu existujúcich ciest alebo o miesta zosilnenia konštrukčných vrstiev v blízkosti mostných objektov. Základ bude tvoriť asfaltový betón pre obrusnú vrstvu, spojovací postrek asfaltový a v prípade novovybudovanej cesty a miest konštrukčných vrstiev aj cementom stmelená zmes a nestmelená vrstva zo štrkodrvy.

Výstavba SO 100 Cyklochodník si nevyžaduje žiadne zvláštne požiadavky a podmienky. Predpokladá sa postupná výstavba zemného telesa cyklochodníka, toto teleso bude v prvej fáze slúžiť aj ako prístupová komunikácia ku ostatným objektom stavby ako sú oporné múry a mostné objekty. Následne po vybudovaní objektov bude pláň upravená a bude dobudovaná konštrukcia vozovky trasy.

Výstavba SO 101 Preložka poľnej cesty v km 0,830 – km 1,420 bude realizovaná pred výstavbou cyklochodníka, aby sa zabezpečila obsluha územia. Výstavba si nevyžaduje žiadne zvláštne požiadavky.

Výstavba SO 103 Úprava cesty III/2130 v podjazde diaľnice D1 bude realizovaná spolu s výstavbou cyklodopravnej trasy v danom bode. Výstavba bude prebiehať po ½ pri riadení dopravy dočasným dopravným značením a svetelnou signalizáciou na ceste III. triedy v podjazde. Výstavba nijako neovplyvní dopravu na diaľnici D1.

Výstavbou SO 201 Rekonštrukcia lávky na cyklochodníku ponad Váh medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou bude existujúca lávka úplne uzatvorená pre prechod chodcov. Celá rekonštrukcia prebehne v jednej etape. Ako náhradná dopravná trasa počas výstavby bude slúžiť blízka kompa.

SO 202 Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075 - Lávka ponad Váh je navrhnutá tak, aby hlavný objem stavebných prác bol realizovaný z pravého brehu (Nezbudská Lúčka). Prístup na ľavý breh je veľmi obmedzený a možný je iba po trase budovaného cyklochodníka od Domašinského meandra. Počas výstavby lávky sa predpokladá použitie dočasných podperných konštrukcií v rieke. Tu sa použijú oceľové podperné skruže typu PIŽMO (dočasné piliere). Za ich pomoci bude vybudovaná mostovka. Následne po jej zavesení na oceľové lana sa tieto rozoberú. Vzdialenosť stojok bude osovo maximálne 18,0 m.

Z hľadiska výstavby SO 203.1 Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700 ide o náročnú konštrukciu nakoľko prístupy ku stavenisku sú iba na začiatku a na konci lávky

zo smeru trasy cyklotrasy. Založenie lávky bude budované postupne z dočasnej komunikácie, ktorá vznikne pod navrhovanou lávkou. Po vybudovaní konštrukcie lávky bude na pripravenú spodnú stavbu osádzaná oceľová časť nosnej konštrukcie. Následne bude zabetónovaná mostovka a bude dokončené príslušenstvo lávky ako aj jej ochrana (zábrany proti padajúcim predmetom).

Z hľadiska výstavby SO 203.2 Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440 ide o náročnú konštrukciu nakoľko prístupy ku stavenisku sú iba na začiatku a na konci lávky zo smeru trasy cyklotrasy. V úseku dlhom cca 250 m lávka tvorí tesný súbeh zo železničnou traťou. Založenie lávky bude budované postupne z dočasnej komunikácie, ktorá vznikne pod navrhovanou lávkou. Po vybudovaní konštrukcie lávky bude na pripravenú spodnú stavbu osádzaná oceľová časť nosnej konštrukcie. Následne bude zabetónovaná mostovka a bude dokončené príslušenstvo lávky ako aj jej ochrana (zábrany proti padajúcim predmetom).

SO 204 Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500 bude postupne budovaná z obidvoch brehov, pričom na pravý breh bude prístup od osady Jánošíkovci a na ľavý breh bude prístup od prístaviska pltí. Prístup na ľavý breh je obmedzený, preto hlavný stavebný dvor ako aj montáž lávky bude prebiehať najmä z pravej strany. V rámci výstavby lávky sa predpokladá použitie dočasných podpier v rieke Váh (stojky PIŽMO), ktoré budú slúžiť počas montáže konštrukcie mosta. Následne budú odstránené. Vzdialenosť stojok v rieke bude maximálne 12 m.

SO 205 Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora v km 6,890 predstavuje jednoduchú lávku, ktorá bude budovaná z trasy cyklochodníka.

SO 206 Lávka na cyklochodníku ponad Krpeliansky kanál v km 11,470 je pomerne jednoduchá stavba. Ku obidvom oporám je zabezpečený prístup z cesty III/2130. Montáž samotnej konštrukcie lávky bude prebiehať žeriavmi z brehov Krpelianského kanála. Prípadná potreba použitia dočasných podpier v kanáli bude závisieť na technologickom postupe zhotoviteľa (ich možnosť bude v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov dokomunikovaná so správcom toku. V prípade SO 207 Úprava mostného objektu 2130-002 ponad Váh rozšírením o novú lávku cyklochodníka v km 12,350 navrhovanej trasy ide o práce na existujúcom moste. Stavba bude prebiehať z vozovky cesty III/2130 pri uzatvorení jedného jazdného pruhu. Doprava na ceste bude riadená dočasným dopravným značením a svetelnou signalizáciou.

SO 208 Lávka na cyklochodníku v km 12,760 ponad trať ŽSR v žkm 318,127 predstavuje pomerne jednoduchú stavbu. Ku obidvom oporám je zabezpečený prístup. Montáž samotnej konštrukcie lávky bude prebiehať žeriavmi, keď bude osadená ako jeden celok. Dopravu na trati ŽSR pod lávkou stavba nijako neovplyvní. Pre stavbu nie sú potrebné dočasné podpery.

SO 251 Oporný múr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,450 bude budovaný z existujúcej poľnej cesty, pričom počas prác bude prechod popod most v danom mieste zastavený (na prechod sa použije podjazd popod trať v obci Nezbudská Lúčka). Predpokladá sa minimálny dočasný zásah do koryta rieky Váh. Počas stavby nebude doprava na trati nijako obmedzená.

SO 252 Oporný múr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,540 bude budovaný z existujúcej poľnej cesty, pričom počas prác bude prechod popod most v danom mieste zastavený (na prechod sa použije podjazd popod trať v obci Nezbudská Lúčka). Predpokladá sa minimálny dočasný zásah do koryta rieky Váh. Počas stavby nebude doprava na trati nijako obmedzená.

SO 253 Oporný múr cyklochodníka v nadväznosti na lávku SO 201 v km 2,200 bude budovaný spolu s cyklochodníkom (v danom úseku). Stavba si nevyžaduje žiadne zvláštne

požiadavky. Prístup ku stavenisku bude v trase budovaného cyklochodníka od Domašínskeho meandra.

SO 254 Oporný múr cyklochodníka v súbehu s Krpelianskym kanálom, km 10,980 – km 11,250 bude budovaný spolu s cyklochodníkom (v danom úseku). Stavba si nevyžaduje žiadne zvláštne požiadavky. Prístup ku stavenisku bude v trase budovaného cyklochodníka, prípadne z miestnej komunikácie v Lipovci.

SO 255 Oporný múr cyklochodníka v súbehu s traťou ŽSR, km 12,850 – km 13,200 bude budovaný spolu s cyklochodníkom (v danom úseku). Stavba si nevyžaduje žiadne zvláštne požiadavky. Prístup ku stavenisku bude v trase budovaného cyklochodníka. Stavba neovplyvní dopravu na trati ŽSR.

SO 501 Prekládka vedenia NN v Lipovci bude realizovaná postupne s výstavbou cyklochodníka. Nevyžaduje žiadne zvláštne požiadavky, tak ako SO 502 Prekládka oznamovacích vedení v Lipovci.

Nasledujúca tabuľka uvádza predpokladaný trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy, lesnej pôdy a ostatných plôch v trase navrhovanej činnosti v hektároch (rozdiel v navrhovaných variantoch je minimálny).

Katastrálne územie	Trvalý záber poľnohosp. pôdy (ha)	Dočasný záber poľnohosp. pôdy (ha)	Trvalý záber lesnej pôdy (ha)	Dočasný záber lesnej pôdy (ha)	Trvalý záber ostatné plochy (ha)	Dočasný záber ostatné plochy (ha)	**Trvalý záber celkom (ha)**
Strečno	1,0861	0	0	0	1,207	0,25	2,2931
Nezbudská Lúčka	1,1147	0,205	0	0	0,3518	0,071	1,4665
Lipovec	0,1942	0,06	0,0252	0	2,5649	0,08	2,7843
Vrútky	0,1204	0	0	0	0,7822	0,09	0,9026

Navrhovaná činnosť si nevyžaduje asanáciu obytných budov, objektov rekreácie ani priemyselných areálov.

Stavba sa nachádza v ochrannom pásme železničnej trate č. 180 Žilina – Košice. Zásahy do ochranného pásma sa týkajú úsekov km 1,380 – km 1,600 (žkm 324,43) – cyklotrasa prechádza popod existujúce železničné mosty a v danom mieste budú vybudované nové oporné múriky, km 5,120 – km 5,800 (žkm 323,76 – žkm 323,14) – cyklotrasa je v danom úseku vedená na mostnom objekte SO 203.2 (od km 5,120 – km 5,443) a v celom tomto úseku je minimálna vzdialenosť medzi trasou a železničnou traťou 2,3 m (osovo 6,8 m), km 6,250 – km 6,500 (žkm 322,77 – žkm 322,54) – v tomto úseku prechádza cyklotrasa po brehu rieky Váh v priestore medzi železnicou a riekou, pričom vzdialenosť od trate (osová) je minimálne cca 7,7 m a trasa je v tomto úseku vedená na terénnej plošine na úrovni trate vo výške cca 6,0 m nad úrovňou hladiny vody. V km 6,493 (žkm 322,54) trasa vstupuje na ďalšiu lávku ponad Váh. Ide o SO 204, lávka je kolmá na tok rieky a prevádza trasu z ľavého brehu (k. ú. Strečno) opätovne na pravý breh (opätovne do k. ú. Nezbudská Lúčka).

Stavba zasahuje do ochranného pásma diaľnice D1. Navrhovaná trasa prechádza popod D1 existujúcim podjazdom v km 214,932 D1 (staničenie 12,100 cyklotrasy). Stavba nemá žiaden vplyv na diaľnicu a nijako do nej nezasahuje.

Stavba rovnako zasahuje aj do ochranného pásma cesty I/18. Jedná sa o úsek trasy od km 2,200 do km 5,250 a od km 5,980 do km 6,160. Stavba nijako nezasahuje do vozovky. V úseku od km 3,490 – km 3,700 a od km 4,690 – km 5,160 sa nachádzajú v svahu komunikácie ukotvené opory mostných objektov 203.1 (Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700) a 203.2 (Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440). Z hľadiska cesty I/18 ide o staničenia cca ckm 470,190 – ckm 470,400 a cca ckm 471,330 – ckm 471,800. Tieto objekty budú budované v svahu medzi komunikáciou

a riekou Váh, pričom budú kotvené do svahu ktorý nesie cestu I/18. Stavebný zásah bude spočívať vo vybudovaní základov premostení, ktoré budú ukotvené pomocou mikropilót a zemných kotiev do podložia cesty I/18. Zároveň budú v týchto staničeniach vo svahu umiestnené zábrany (ochrana cyklochodníka) proti padaniu nečistôt a predmetov z cesty na chodník, kde by mohli zraniť osoby, prípadne spôsobiť materiálne škody. Počas realizácie bude na ceste I/18 umiestnené dočasné dopravné značenie. Navyše sa predpokladá s dopravnými obmedzeniami počas výstavby stavebných objektov 203.1 (Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700) a 203.2 (Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440). Po ukončení realizácie stavba nebude mať žiaden negatívny vplyv na premávku na ceste I/18.

K dotyku stavby s ochrannými pásmami inžinierskych sietí dochádza najmä v zastavaných územiach obcí. Pri realizácii stavebných prác bude potrebné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí.

V miestach predpokladaného kontaktu so zemným vedením inžinierskych sietí je potrebné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu. Vedenie všetkých inžinierskych sietí v priestore staveniska sa dá vytýčiť pre zahájením stavby. Výkopy budú realizované ručne a všetky poškodenia budú hlásené správcovi siete. Pred realizáciou stavby bude potrebné overiť a spresniť polohu inžinierskych sietí a po dobu výstavby dostatočne chrániť pred poškodením.

Potreba vody počas výstavby navrhovanej činnosti spočíva v spotrebe technologickej vody, pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov, resp. dovozom.

Navrhovaná činnosť nebude generovať žiadne znečistené povrchové ani splaškové odpadové vody. V etape výstavby navrhovanej činnosti nie je vylúčená možnosť kontaminácie vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti ako sú pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky znečisťujúcich látok zo skladov techniky a úniky splaškových vôd zo sociálnych zariadení na stavebných dvoroch. Uvedené je možné eliminovať organizačnými opatreniami počas výstavby. Z prevádzky navrhovanej činnosti budú vznikať len vody z atmosférických zrážok z komunikácií, ktoré budú odvádzané sklonmi chodníka (priečnym a pozdĺžnym) voľne do terénu, kde budú buď vsakovať, alebo budú stekať do recipientov. Všetka voda, ktorá spadne a bude zachytená na mostných objektoch bude zachytená a bude zvedená sústavou odvodňovačov pod mostné objekty do vodných tokov, resp. do odvodňovacích zariadení (existujúce priekopy, kanalizácia). Vody z atmosférických zrážok budú stekať z cyklochodníka do recipientov Váh, Turiec, Krpeliansky kanál a potok Hoskora. Počas zimných mesiacov trasa nebude udržiavaná a preto nebude realizovaný posyp.

Na výstavbu cyklochodníka budú potrebné suroviny ako napr. štrkodrva, asfaltový betón, cementom stmelené zmesi, oceľ pre zábradlia a oceľové laná, násypový materiál a pod. Pre etapu prevádzky navrhovanej činnosti sa počíta s potrebou surovín na údržbu cyklotrasy (asfalt, prípadne posypový materiál a pod.). V priestoroch stavebných dvorov budú umiestnené skládky stavebných materiálov, štrkodrvy a pod. Betónové zmesi a asfalt budú dovážané z existujúcich zdrojov. Humusová vrstva, ktorá bude odobratá počas výstavby bude spätne využitá na zahumusovanie svahov zemného telesa navrhovaného líniového diela a na rekultiváciu územia dotknutého výstavbou.

Spotreba elektrickej energie pri stavbe vznikne pri prevádzke stavebných dvorov rozmiestnených po celej dĺžke trasy v blízkosti mostných objektov. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa bude elektrická energia čerpať z jestvujúcich sietí. Nároky na spotrebu elektrickej energie vyplynú z technickej dokumentácie stavby.

Prepojenia cyklotrasy na existujúcu dopravnú sieť má byť nasledovné:

Úsek na ľavom brehu Váhu (k. ú. Strečno) je prístupný zo začiatku a z konca úseku. Prístup je z miestnych komunikácií. Tento úsek je pokračovaním už existujúcej cyklotrasy C.3.

Úsek na pravom brehu Váhu v k. ú. Nezbudská Lúčka (km 0,000 – km 2,200) je prístupný z cesty III/2073 v zastavanom území obce a z miestnych komunikácií súbežných s navrhovanou trasou. Mimo zastavaného územia obce je úsek prístupný z existujúcej poľnej cesty, prípade z navrhovanej preložky poľnej cesty v km 0,830 – km 1,420.

V k. ú. Strečno bude zriadený vjazd (km 3,340), ktorým bude možné obsluhovať úsek od km 2,200 – 4,570. Zjazd bude zriadený z existujúcej odstavnej plochy na ceste I/18.

V km 6,000 trasa križuje existujúci zjazd k prístavisku pltí. V tomto mieste bude možný prístup na trasu na úsek km 4,570 – 6,600 (úsek obsahuje mostné objekty SO 203 a SO 204). Vjazd bude slúžiť pre údržbu trasy a prípadné záchranné zložky, nebude slúžiť ako nástupný bod pre cyklistov.

Úsek cyklotrasy od km 6,600 po 11,700 bude prístupný z existujúcej lesnej cesty, v ktorej trase je cyklotrasa vedená, alebo z miestnych komunikácií v obci Lipovec.

Úsek od 12,700 – 14,200 bude prístupný z komunikácií v k. ú. Vrútky.

Cyklotrasa je navrhnutá ako nemotoristická komunikácia pre cyklistov. Je určená na dochádzanie za prácou, cyklistickú dopravu medzi mestami a obcami, rekreačnú cyklistiku, rodinám s deťmi, seniorom, atď.

V etape výstavby navrhovanej činnosti budú v hodnotenom území kladené dopravné nároky na miestne existujúce komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom stavebných materiálov a pod. V rámci stavby budú použité všetky potrebné bezpečnostné prvky a dopravné značenie v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov tak, aby bola maximálne zabezpečená bezpečnosť a plynulosť súvisiacej dopravy.

Príjazdy na stavenisko budú nasledovné:

- Úsek na ľavom brehu Váhu (k. ú. Strečno) bude prístupný zo začiatku a z konca úseku. Prístup je z miestnych komunikácií.
- Úsek na pravom brehu k. ú. Nezbudská Lúčka (km. 0,000 – km 2,200) bude prístupný z cesty III/2073 v zastavanom území obce. Potom z miestnych komunikácií súbežných s navrhovanou trasou. Mimo zastavaného územia obce je úsek prístupný z existujúcej poľnej cesty, prípadne z navrhovanej preložky poľnej cesty. Z tejto strany Váhu je navrhovaný aj hlavný prístup k mostnému objektu SO 202 ponad Váh.
- V k. ú. Strečno bude zriadený vjazd (km 3,340) ktorým bude možné obsluhovať úsek od km 2,200 – 4,570. Zjazd bude zriadený z existujúcej odstavnej plochy na ceste I/18. V mieste zjazdu bude pozdĺž trasy vybudované oplotenie na dĺžke 100 m a v mieste vjazdu bude osadená brána. Týmito opatreniami sa zabráni neželanému vstupu a vjazdu na cyklodopravnú trasu v mieste odstavnej plochy.
- V km 6,0 trasa križuje existujúci zjazd ku prístavisku pltí. V tomto mieste bude možný prístup na trasu pre úsek km 4,570 – km 6,600 (úsek obsahuje objekty SO 203 a SO 204). Tento vjazd bude slúžiť iba pre údržbu trasy a prípadné záchranné zložky, nebude slúžiť ako nástupný bod pre cyklistov. Z toho dôvodu bude v tomto mieste pri ceste I/18 osadené dopravné značenie zakazujúce parkovanie osobných vozidiel a ich zjazd z cesty I/18 do priestoru cyklochodníka.
- Úsek cyklotrasy od km 6,600 až do km 11,700 bude prístupný z existujúcej lesnej cesty v ktorej trase je trasa vedená, alebo z miestnych komunikácií v obci Lipovec.
- Úsek od km 11,700 – 12,700 (vrátane objektu SO 207) je prístupný z cesty III/2130 na viacerých bodoch.
- Úsek od km 12,700 – km 14,200 je prístupný z miestnych komunikácií v k. ú. Vrútky.

Počas realizácie zemných a stavebných prác nebude na prístupovej ceste skladovaný žiadny stavebný materiál ani zemina z výkopov a rýh. Prípadné znečistenie a poškodenie ciest bude odstránené.

Realizáciou a prevádzkou činnosti v navrhovanom funkčnom a stavebno-technickom riešení (zakladanie na mikropilótach) sa nepredpokladá trvalý pokles ani významné stúpnutie hladiny podzemnej vody v riešenom území. Vplyvom zásahu do vodného toku je možné predpokladať určité nepatrné zmeny v prúdení vodného toku.

Stavba si nevyžaduje výstavbu nových inžinierskych sietí, potrebná je však úprava a preložky existujúcich inžinierskych sietí. Rozsah týchto prác je pomerne malý a týka sa výlučne k. ú. Lipovec, kde je trasa vedená popri existujúcej miestnej komunikácii, čo vyžaduje prekládku NN vedenia (SO 501) a prekládku oznamovacích vedení Slovak Telekom. Prekládka týchto vedení je potrebná z dôvodu kolízie navrhovaného cyklochodníka a oporného múru. V prípade križovaní ciest III. triedy a miestnych komunikácií sa uvažuje s osvetlením priechodov pre cyklistov.

Medzi terénne úpravy a zásahy do krajiny môžu byť zaradené búracie a demolačné práce, výkopové práce, osadenie mostných objektov, výrub vegetácie, úpravy a preložky existujúcich komunikácií a inžinierske siete, realizácia dopravnej a technickej infraštruktúry, terénne úpravy, atď. Terénne úpravy a zásahy do krajiny budú predstavovať aj činnosti súvisiace so zabezpečením stavebných surovín pre potreby výstavby navrhovanej činnosti.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti spracovala spoločnosť EKOJET, s.r.o. so sídlom v Bratislave, v septembri roku 2018. Správa o hodnotení činnosti má 104 strán textu, 4 mapové prílohy a 5 ďalších príloh. Ide o novú činnosť, pričom k navrhovanej činnosti vydal Okresný úrad Žilina, oddelenie ochrany prírody a krajiny rozhodnutie č. OU-ZA-OSZP1-2016/001502-008/Ryb, v ktorom konštatuje, že navrhovaná činnosť priamo nesúvisí so starostlivosťou o dotknuté chránené územia (NP Malá Fatra, ÚEV Malá Fatra, ÚEV Strečnianske meandre Váhu a CHVÚ Malá Fatra), ale bude mať na tieto územia významný vplyv, teda je predmetom posudzovania v zmysle zákona.

Správa o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej len "správa o hodnotení činnosti"), „Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo cestného telesa I/18 (cyklodopravná trasa)“ bola spracovávaná podľa prílohy č. 11 zákona a určeného rozsahu hodnotenia pre navrhovanú činnosť - list Okresného úradu Žilina, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja č. OU-ZA-OSZP2/2016/018158-5/Gr, zo dňa 18. 04. 2016 doplnený listom príslušného orgánu č. OU-ZA-OSZP2-2016/018158-24/Gr, zo dňa 25. 11. 2016. Správa o hodnotení činnosti zohľadňuje predmet, výsledok a záver zo Zápisu z miestnej obhliadky problematických úsekov cyklotrasy (v blízkosti NPR Krivé) Strečno - Vrútky zo dňa 15. 06. 2017, ktorej sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, Železníc Slovenskej republiky, Slovenskej správy ciest, Slovenského vodohospodárskeho podniku a Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení.

Navrhovateľ predložil správu o hodnotení činnosti Okresnému úradu Žilina, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddeleniu štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja v listinnej podobe a na elektronickom nosiči dát listom č. 06229/2018/ORR-23, zo dňa 09. 10. 2018. Na Okresný úrad Žilina bola doručená dňa 15.10.2018.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja ako príslušný orgán štátnej správy v zmysle § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších prepisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k), v spojení s § 55 písm. d) zákona, upovedomilo známych účastníkov konania listom č. OU-ZA-OSZP2-2018/038791-002/Gr, zo dňa 16.10. 2018, že dňom doručenia správy o hodnotení činnosti začalo podľa § 18 ods. 3 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie. Listom č. OU-ZA-OSZP2-2018/038791-002/Gr, zo dňa 16.10.2018 príslušný orgán podľa § 33 ods. 1 zákona zaslal správu o hodnotení činnosti povoľujúcemu, dotknutému a rezortnému orgánu, ako aj dotknutým obciam. Zároveň príslušný orgán dňa 16. 10. 2018 podľa § 33 ods. 2 zákona zverejnil správu o hodnotení činnosti prostredníctvom webového sídla ministerstva a to na stránke *https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-zilina-vrutky-martin-usek-strecno-lipovec-vrutky-martin-mimo-cestneho.*

Listom príslušného orgánu č. OU-ZA-OSZP2-2018/038791/Gr, zo dňa 16.10.2018, boli požiadané dotknuté obce, aby podľa § 34 ods. 1 zákona do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení činnosti alebo všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia podľa § 33 ods. 3 zákona informovali o doručení správy o hodnotení činnosti verejnosť a zároveň zverejnili všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho majú zriadené, a oznámili, kde a kedy možno do správy o hodnotení činnosti nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie; zároveň uviesť, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označiť miesto, kde sa môžu podávať.

Listami príslušného orgánu boli upovedomené podľa § 35 ods. 1 zákona rezortný orgán, dotknutý orgán, povoľujúci orgán a dotknuté obce, že majú doručiť príslušnému orgánu písomné stanovisko k správe o hodnotení činnosti najneskôr do 30 dní od jej doručenia. Verejnosť mohla doručiť písomné stanovisko príslušnému orgánu najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods. 1 zákona. Na stanovisko doručené po uplynutí lehôt uvedených v odsekoch 1 až 3 § 35 zákona nemusí príslušný orgán prihliadať.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou.

Verejné prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou bolo zvolané na základe pozvánky navrhovateľa č. 06229/2018/ORR-25, zo dňa 22. 10. 2018 a informovania verejnosti prostredníctvom webstránok a úradných tabúľ dotknutých obcí a navrhovateľa, resp. prostredníctvom *https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-zilina-vrutky-martin-usek-strecno-lipovec-vrutky-martin-mimo-cestneho.* Spoločné verejné prerokovanie pre navrhovanú činnosť sa konalo dňa 13. 11. 2018 v Klubovni Úradu Žilinského samosprávneho kraja. Spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti

sa zúčastnilo celkovo 20 ľudí (zástupcov navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení činnosti, rezortného orgánu, dotknutých orgánov, príslušného orgánu, dotknutých obci a miest, občianskych združení, verejnosti, resp. dotknutej verejnosti).

Verejné prerokovanie otvorila, prítomných privítala a prezentujúcich predstavila Ing. Katarína Náhliková za navrhovateľa a následne Ing. Šembera (zástupca spracovateľa správy o hodnotení činnosti) odprezentoval základné charakteristiky posudzovanej stavby a identifikované predpokladané vplyvy činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Po prezentácii bola otvorená diskusia, v ktorej odzneli nasledovné diskusné príspevky:

p. Štadáni, starosta obce Strečno

- myšlienka cykloprepojenia obce Strečno a mesta Vrútky sa mu pozdáva, upozornil však na dopad zvýšeného pohybu cyklistov na obce Strečno a Nezbudská Lúčka, požiadal o zahrnutie projektu rekonštrukcie lávky ponad rieku Váh do prípravy cyklodopravnej trasy Strečno – Vrútky. Obec už 2 krát neúspešne žiadala o finančnú pomoc z eurofondov v rámci výziev cezhraničnej spolupráce SR/PL. Na rekonštrukciu lávky je vydané stavebné povolenie. Ide o finančne náročnú stavbu, ktorú obec nedokáže financovať z rozpočtu obce. V k.ú. obce Strečno je cyklodopravná trasa Strečno – Vrútky navrhovaná popri ľavom brehu rieky Váh, v území, kde má obec záujem rozvíjať funkciu IBV, ktorú bude potrebné dopravne obslúžiť a preto navrhuje úpravu projektu cyklodopravnej trasy v k.ú. obce Strečno formou spevnenia brehu Váh tak, aby obec mohla v dotknutom území vybudovať súbežnú cestnú komunikáciu.

Ing. Mráz, ŽSK

- upozornil, že v dotknutom území je pre cyklodopravnú trasu vydané platné územné rozhodnutie. Úpravy je možné navrhovať jedine v dokumentácii pre stavebné povolenie, ktorá je už dávnejšie ale taktiež spracovaná.

Ing. Hlatký, ŽSK

- uviedol, že ŽSK bude žiadať o finančnú pomoc z EU, keďže tiež nemá dostatok finančných prostriedkov na realizáciu uvedených stavieb z vlastných zdrojov, aby bolo možné podať takýto projekt, je potrebné aj priame napojenie úsekov cyklotrás v obciach Strečno a Nezbudská Lúčka na spomínanú lávku. Oprávnenými výdavkami sú náklady čisto na cyklotrasy, súvisiaca dopravná infraštruktúra pre automobilovú dopravu je neoprávneným nákladom projektu. ŽSK má navrhnutú rekonštrukciu lávky ponad Váh v rámci tohto projektu, je však potrebná dohoda s obcou

RNDr. Topercer, BZUK Blatnica

- upozornil, že spevnenie brehu rieky Váh je potrebné dohodnúť s SVP, š.p. a vyhnúť sa zásahom do toku rieky Váh

Ing. Náhliková, ŽSK

- upozornila, že územný koridor cyklodopravnej trasy Strečno - Vrútky je záväzný a zároveň VPS v zmysle nadradenej územnoplánovacej dokumentácie regiónu. Obec Strečno v súčasnosti obstaráva územný plán obce, v ktorom bude priestor na preverenie vzniknutého problému v území

p. Kavecký, poslanec ŽSK

- má výhrady k návrhu prudkých, až 90 stupňových zákrut cyklodopravnej trasy pri lávke a pod hradom v k.ú. obce Strečno, z dôvodu zvýšenia bezpečnosti pohybu na cyklodopravnej trase požaduje úpravu projektu formou menej ostrých zákrut

p. Vraňanová, starostka obce Nezbudská Lúčka

- upozornila, že cesta III/2073 v zastavanom území obce Nezbudská Lúčka je veľmi úzka, už v súčasnosti tam dochádza ku kolíziám prechádzajúcich áut a áut

vychádzajúcich z kompy, v tesnej blízkosti cesty popri rieke Váh parkujú autá z blízkych domov, ako aj autá návštevníkov podujatí na hrade Strečno, preto nie je možné, aby v tak komplikovanej dopravnej situácii bola na cestu III/2073 doznačená cyklodopravná trasa

Ing. Mráz, ŽSK

- uviedol, že pôvodne bola cyklodopravná trasa plánovaná popri ceste III/2073, avšak v súčasnosti v tomto priestore parkujú autá a koridor cyklodopravnej trasy bude musieť byť s najväčšou pravdepodobnosťou riešený vyznačením cyklopiktogramov na ceste v zmysle platnej legislatívy

p. Vraňanová, starostka obce Nezbudská Lúčka

- vysvetlila, že autá parkujú na území nikoho, ktoré si svojpomocne upravili a apelovala, aby sa k riešeniu problému pristupovalo citlivo, tak ako sa vyjadrila v stanovisku obec pre firmu DAQE Slovakia s.r.o. zo dňa 31. 07. 2018

p. Mikula, obec Nezbudská Lúčka

- potvrdil, že v dotknutom území dochádza ku kumulácii áut čakajúcich na kompu a v súčasnosti parkujú v koridore plánovanej cyklodopravnej trasy

Ing. Hlatký, ŽSK

- vysvetlil, že cyklisti sú v zmysle platného zákona účastníkmi cestnej premávky aj na cestách III. triedy, technické podmienky to riešia v takýchto prípadoch umiestnením cyklopiktogramov na ceste a požiadal zástupcov obce Nezbudská Lúčka ako znalcov miestneho prostredia, aby navrhli také riešenie, ktoré by vyhovovalo potrebám obyvateľov obce

p. Vraňanová, starostka obce Nezbudská Lúčka

- - uviedla, že v obci Nezbudská lúčka je povolená rýchlosť 40 km/hod, ale autá jazdia rýchlejšie odhadom 60- 70km/hod

p. Zábrodský, OZ HEARTH Modrá planéta

- upozornil, že existuje riešenie vzniknutej situácie, ktoré sa dá uplatniť v rámci oznámenia o zmene navrhovanej činnosti v zmysle zákona 24/2006 Z. z.

p. Baránek, obec Nezbudská Lúčka

- zaujímal sa, či je možné na cestu III/2073 v zastavanom území obce implementovať spomaľovače cestnej dopravy

Ing. Mráz, ŽSK

- vysvetlil, že spomaľovače je možné v zmysle príslušného technického predpisu umiestňovať len na miestne komunikácie, na cestách III. tried to možné nie je

Ing. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- požiadal zúčastnených, aby zaslali návrh riešenia vzniknutej situácie v k.ú. obce Nezbudská Lúčka formou pripomienky na Okresný Úrad Žilina, ktorý sa ňou ako príslušný organ v procese hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti bude zaoberať a je možné, že ju vyhodnotí ako požadované opatrenie

Ing. Hlatký, ŽSK

- upozornil, že plynulé nájazdy na existujúcu cyklolávku medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou, ako aj ostatné cyklolávky budú riešené v DSP

p. Mikula, obec Nezbudská Lúčka

- zaujímal sa, či projekt cyklodopravnej trasy riešil aj zázemie pre cyklistov

p. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- -predložená dokumentácia neriešila obslužné zázemie pre cyklistov, ide o cyklotrasu - cyklodopravného charakteru, v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu (z ktorého má ŽSK záujem stavbu realizovať). V tomto programe nie je

zázemie a drobná architektúra pre cyklistov oprávneným výdavkom predbežne je s obslužným zázemím pre cyklistov uvažované v lokalite prístaviska pltí

p. Zábrodský, OZ HEARTH Modrá planéta

- pokladá variant cyklodopravnej trasy cez NPR Krivé za najekologickejší, pretože realizácia posudzovaného variantu cyklodopravnej trasy v lokalite pri železničných tuneloch bude mať za následok odstránenie brehových porastov. V rámci oznámenia o zmene navrhovanej činnosti v zmysle zákona 24/2006 Z. z. v platnom znení odporúča posúdiť aj variant cyklodopravnej trasy, ktorý by riešil prisypanie lomového kameňa (ktorý je už v súčasnosti v toku) na svah medzi Váhom a cestou I/18 a železnicou v stiesnených podmienkach v lokalite oproti NPR Krivé

Ing. Grófová, OÚ Žilina – príslušný orgán

- upozornila, že posudzovaný variant cyklodopravnej trasy po ľavej strane Váhu je dohodnutý s dotknutými orgánmi štátnej správy

p. Topercer, BZUK Blatnica

- -upozornil, že rieka Váh je v dotknutom území zaradená medzi územia NATURA 2000 variant s dosypaním lomového kameňa, v prípade zásahu do toku rieky Váh, môže mať negatívny dopad na bentické bezstavovce

p. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- -uviedol, že brehové porasty v dotknutej lokalite sú hodne ovplyvnené človekom

p. Topercer, BZUK Blatnica

- -doplnil, že uvedené brehové porasty rastú v spomínanom úseku na nepôvodných stanovištiach – na násypoch železnice

p. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- -odporučil v procese hodnotenia navrhovanej cyklodopravnej trasy na ŽP zmenu umiestnenia stavebného dvoru v lokalite Jánošíkovo na ľavý breh rieky Váh

p. Mada, starosta obce Lipovec

- uviedol, že cyklodopravná trasa je navrhovaná v obci na pozemku pri Krpelianskom kanáli na cestu bude ústiť pri penzióne Gitka; je možné, že v tejto lokalite bude dochádzať ku kolíziám medzi prechádzajúcimi autami, cyklistami a návštevníkmi penziónu Gitka. Zaujímal sa o to, či je možné v projekte cyklodopravnej trasy využiť pozemky na brehu Krpelianskeho kanála ako nástupný koridor pre cyklotrasu so súvisiacimi parkovacími plochami, príp. plochami s doplnkovými službami, stánkami...Uvedené pozemky sú vo vlastníctve SVP, š.p.

p. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- upozornil, že projekt cyklodopravnej trasy má svoje obmedzenia z hľadiska čerpania eurofondov.po vybudovaní cyklodopravnej trasy sa vytvoria možnosti pre nadväzné podnikateľské aktivity vo všetkých dotknutých obciach

p. Mada, starosta obce Lipovec

- -popísal záujem obce Lipovec zobrať pozemky SVP, š.p. do správy obce s cieľom ich revitalizácie a požiadal ŽSK o podporu, príp. o účasť na rokovaniach s SVP, š.p. pri prechode spomínaných pozemkov do správy obce

p. Zacharides, mesto Vrútky

- sa zaujímal o vedenie cyklodopravnej trasy v koridore železnice v k.ú. Vrútky a navrhol alternatívne vedenie cyklotrasy cez ulicu Mokraď

p. Mráz, ŽSK

- -uviedol, že v k.ú. Vrútky je cyklodopravná trasa možná po oboch stranách železnice, výsledný variant bude vybratý v závislosti od priebehu rokovaní z vlastníkmi dotknutých pozemkov

p. Mikula, obec Nezbudská Lúčka

- zaujímal sa o výšku celkových finančných nákladov na realizáciu cyklodopravnej trasy

p. Šembera, EKOJET, s.r.o.

- -uviedol, že v správe o hodnotení navrhovanej činnosti je uvedená suma 13 mil. EUR

p. Kavecký, poslanec ŽSK

- -zaujímal sa, či je cyklodopravná trasa vedená v úseku od osady Jánošíkovo po obec Lipovec po ceste alebo po Krpelianskom kanáli

p. Mráz, ŽSK

- -upresnil, že po existujúcej ceste

p. Hlatký, ŽSK

- -uviedol, že z hľadiska požiadaviek SVP, š.p. na bezpečnosť nie je možné budovať cyklotrasy po hrádzach derivačných kanálov rieky Váh.

Po vyčerpaní diskusných príspevkov Ing. Šembera prítomným pripomenul, aby do stanoveného termínu písomne zaslali svoje stanoviská k správe o hodnotení činnosti, poďakoval prítomným za účasť a ukončil verejné prerokovanie.

Z uvedeného spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol spísaný záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, ktorý doručený na Okresný úrad Žilina, OSZP - príslušnému orgánu. Uvedené dokumenty boli taktiež podkladom pre rozhodovanie príslušného orgánu.

Na základe priebehu a výsledkov verejného prerokovania navrhovanej činnosti možno konštatovať, že žiadny s prítomných nebol proti realizácii navrhovanej činnosti, avšak sa líšili ich predstavy, požiadavky, stanoviská a vyjadrenia k samotnému trasovaniu navrhovanej činnosti, ako aj k stavebno-technickému riešeniu navrhovanej činnosti a možností zakomponovania nových návrhov do riešenia navrhovanej činnosti.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení.

Celkovo bolo ku správe o hodnotení činnosti doručených 14 písomných stanovísk, resp. vyjadrení, z ktorých nebolo ani jedno nesúhlasné v rámci situovania celej cyklodopravnej trasy (parciálne boli vznesené požiadavky na zmenu trasovania cyklodopravnej trasy v malých úsekoch, pričom pre tieto navrhované úseky boli doručené aj nesúhlasné stanoviská, resp. vyjadrenia s návrhom na nové trasovanie predmetných úsekov cyklodopravnej trasy). Skrátené znenie uvedených písomných stanovísk uvádza nasledujúci prehľad:

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (stanovisko č. 1855/2018-6.3, zo dňa 10. decembra 2018)

V správe o hodnotení je okrem nulového variantu riešený prevažne jeden variant (v rozsahu hodnotenia zo dňa 18. 04. 2016 označený ako Variant 1, avšak v doplnení rozsahu hodnotenia zo dňa 25. 11. 2016 bol pre ďalšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti určený aj ďalší variant riešenia (variant 2), ktorý v správe o hodnotení nie je uvádzaný, preto je dokumentácia z tohto hľadiska považovaná za neúplnú.

V kapitole č. 9 si autor odporuje, keďže na začiatku uvádza, že cyklotrasa „nie je v prekryve so žiadnym maloplošným ani veľkoplošným chráneným územím", avšak v ďalších častiach konštatuje, že „stavba prechádza ochranným pásmom NP Malá Fatra v celkovej dĺžke 11 242 m a v malom úseku zasahuje aj do samotného územia národného parku pod chatovou osadou Jánošíkovo v dĺžke cca 2 000 m".

Významnosť vplyvov je podmieňovaná realizáciou zmierňujúcich opatrení, tzn. neodráža reálny stav zhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti. Tvrdenie „negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami" považuje za zavádzajúce, nakoľko zmierňujúce opatrenia nie sú súčasťou projektu a nemusia byť zaradené do podmienok záverečného stanoviska.

Vplyvy na faunu a flóru nie sú v súlade s vplyvmi identifikovanými v príslušných kapitolách správy o hodnotení (kap. II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia; podkapitola 7. Fauna, flóra a vegetácia).

Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy je veľmi nekonkrétny. Nie je uvedené trvanie monitoringu, frekvencia monitorovania a odporúčané metódy monitorovania jednotlivých prvkov. Kontrola dodržiavania stanovených podmienok je taktiež zadefinovaná nekonkrétne.

Primerané posúdenie (príloha správy o hodnotení) nie je v súlade s uvádzanou metodikou. V metodike sa uvádza „Ako maximálna hranica pre stanovenie významného negatívneho vplyvu je v zahraničných prácach často používané 1 % z plochy biotopu alebo populácie druhu v území Natura 2000, ale vo väčšine prípadov je hranica oveľa nižšia." Podiel ovplyvnenej populácie k celkovej populácii druhu v CHVÚ Malá Fatra je u rybárika riečneho stanovený na 7,5 %, u bociana čierneho 5,1 %, u ďatľa hnedkavého 3 %, čo vysoko prekračuje uvedenú hranicu 1 %, preto vyhodnotenie významnosti vplyvov nepokladáme za správne. Vo vyhodnotení vplyvov na hlavátku podunajskú v ÚEV Strečnianske meandre Váhu sa uvádza, že hlavátka podunajská sa tu nevyskytuje - s týmto tvrdením sekcia nesúhlasí. Pre navrhnuté zmierňujúce opatrenia nie sú podkladom vplyvy na konkrétne biotopy a druhy; takmer všetky opatrenia sú všeobecné, nekonkrétne. V primeranom posúdení absentuje zobrazenie prieskumu zistených biotopov a druhov.

Záujmov ochrany prírody a krajiny sa týkali špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia:

Pre ďalšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti boli určené 3 varianty riešenia:

Nulový variant - stav, ak by sa činnosť nerealizovala

Variant 1 - predložený navrhovateľom so stanoveným rozsahom hodnotenia

Variant 2 - riešenie zmeny navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v nasledovnom: do technickej štúdie, ktorá bola podkladom pre stanovenie Rozsahu hodnotenia v apríli 2016, boli doplnené 2 úseky cyklotrasy C. 9 a C. 10. V úseku C. 9 bude cyklotrasa vedená po pravej strane cesty 111/2130 v smere z Lipovca do Vrútok (násypový, výkopový svah + min. 5 m za pätu násypu, resp. výkopu na pravej strane cesty v smere z Lipovca do Vrútok). Na jestvujúcich mostoch sa počíta s ich rozšírením o cyklotrasu o min. 2 m. Úsek C. 10 vedie popri železničnej trati. (doplnenie rozsahu hodnotenia z 25. 11. 2016)

Sekcia považuje za nesplnené. V predloženej dokumentácii je zobrazený, charakterizovaný a posúdený iba jeden variant (Variant 1), príp. nulový variant.

2. 2. 4. Povrch cyklotrasy riešiť len prírodným materiálom (lomový kameň, čadičové kocky, drevené fošne).

Sekcia považuje za nesplnené. Povrch cyklotrasy je navrhnutý asfaltový, resp. na lávkach betónový.

2. 2. 6. Popísať a graficky znázorniť všetky navrhované a jestvujúce ochranné pásma technickej infraštruktúry a opravných stavieb ako aj prírodných prvkov (chránené územia).

Sekcia považuje za splnené.

2. 2. 7. Bližšie špecifikovať parametre navrhovaných lokalít (lokalizácia, mapové zobrazenie, charakteristika) a v správe o hodnotení konkretizovať nároky na chránené územia v súvislosti s plánovanými aktivitami, ako aj vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny a územia chránené podľa medzinárodných dohovorov a všetky prvky ÚSES

v dotknutom území. Pre hodnotenie vplyvu na územia sústavy NATURA 2000 požadujeme vykonať primerané posúdenie podľa vypracovanej metodiky.

Sekcia považuje za čiastočne splnené. Hodnotený je iba jeden variant. Výsledok primeraného posúdenia, resp. postup hodnotenia významnosti vplyvov však pokladáme za nesprávny.

2. 2. 8. Požadujeme na základe špecifikácie jednotlivých údajov navrhnúť relevantné a cielené opatrenia na zamedzenie, resp. zmiernenie nepriaznivých vplyvov.

Sekcia považuje za čiastočne splnené. Opatrenia sú navrhnuté, avšak sú všeobecné a väčšina nie je relevantná a cielená. Nevzťahujú sa na jednotlivé predmety ochrany ÚEV a CHVÚ.

2. 2. 10. Vykonať identifikáciu biotopov a druhov, v úsekoch trasy mimo území NATURA 2000.

Sekcia považuje za splnené.

2. 2. 11. Vyhodnotiť vplyvy na predmet ochrany národnej sústavy chránených území (vrátane druhov a biotopov národného významu).

Sekcia považuje za čiastočne splnené.

2. 2. 12. Vykonať identifikáciu kolíznych bodov a plôch (napr. križovanie vodných tokov, plochy výrubu drevín) a vytvoriť návrh optimálneho riešenia.

Sekcia považuje za nesplnené. Identifikácii kolíznych bodov a plôch sa správa o hodnotení venuje nedostatočne.

2. 2. 13. Vypracovať návrh opatrení na zmiernenie vplyvov na geologický substrát a pôdny kryt (riziko erózie), na vegetačný kryt (zašľapávanie, synatropizácia, šírenie inváznych druhov), živočíšstvo (rušenie, migračné bariéry), vodné prostredie (zásahy do toku, potencionálne znečistenie).

Sekcia považuje za čiastočne splnené. Pre navrhnuté zmierňujúce opatrenia nie sú podkladom vplyvy na konkrétne biotopy a druhy, nakoľko takmer všetky opatrenia sú všeobecné, nekonkrétne, v niektorých prípadoch sú za zmierňujúce opatrenia považované legislatívne požiadavky.

Do kap. IV. (Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti) požadujeme doplniť požiadavku na rešpektovanie a nepoškodzovanie migračných zábran pre obojživelníky, ktoré boli osadené po oboch stranách diaľničného telesa D1 v tesnej blízkosti komunikácie Vrútky - Lipovec.

Nakoľko má predložená správa o hodnotení závažné nedostatky a nie sú splnené dôležité špecifické požiadavky, ktoré sa týkajú záujmov ochrany prírody, požaduje dopracovať uvedenú dokumentáciu tak, aby boli splnené špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia zo dňa 18. 04. 2016 a jeho doplnenia zo dňa 25. 11. 2016, a aby boli odstránené vyššie zmieňované nedostatky.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky (záväzné stanovisko č. OHŽP 8695/2018, zo dňa 03. 12. 2018)

Po preštudovaní dokumentov a čiastkových stanovísk dotknutých regionálnych úradov verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline a v Martine nemá k predloženej Správe o hodnotení z pohľadu ochrany, podpory a rozvoji verejného zdravia vecné pripomienky. Orgán na ochranu zdravia bude posudzovať jednotlivé stavby v územnom konaní, alebo v zlúčenom územnom a stavebnom konaní samostatne. Z pohľadu ochrany, podpory a rozvoja zdravia a verejného zdravotníctva a zabezpečenia zdravých životných a pracovných podmienok je najmä potrebné so zriaďovaním stavebných dvorov komplexne akceptovať a rešpektovať ustanovenia zákona č. 355/2007 Z. z.

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-2018/000056, zo dňa 19. 11. 2018)

Z hľadiska ochrany pred požiarmi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline (záväzné stanovisko č. A/2018/04342/HŽPZ, zo dňa 19. 11. 2018)

Súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti, pričom orgán na ochranu zdravia bude posudzovať jednotlivé stavby v územnom, alebo v zlúčenom územnom a stavebnom konaní samostatne a stavba musí byť v súlade s požiadavkami zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov; uvádza, že stavba nebude predstavovať pre okolité obyvateľstvo riziko z hľadiska ohrozenia zdravia a že predložená správa o hodnotení činnosti bola posúdená v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a na základe uvedeného vydáva záväzné stanovisko.

Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, Pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2018/039751-3/KOZ, zo dňa 13. 11. 2018)

Zistil, že realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k záberu poľnohospodárskej pôdy, pričom bol udelený pre navrhovateľa súhlas k návrhu „Zmeny a doplnky č. 5 Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja — „Doplnenie cyklodopravných trás regionálneho významu" pod číslom OU-ZA-00P4-2018/008525-2/KOZ, zo dňa 24. 01. 2018 a to v okresoch Žilina, Bytča, Martin pre navrhovaný urbanistický rozvoj, pričom upozorňuje, že pred vydaním stavebného povolenia je potrebné požiadať Okresný úrad Žilina a Martin, pozemkový a lesný odbor o odňatie poľnohospodárskej pôdy v zmysle § 17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (stanovisko č. OU-ZA-OSZP3-2018/039094-002/Bar, zo dňa 06. 11. 2018)

Uvádza:

Zásobovanie vodou

Potreba vody počas výstavby navrhovanej činnosti spočíva v spotrebe technologickej vody, pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov resp. dovozom.

Odpadové vody

Navrhované činnosti nebudú generovať žiadne znečistené povrchové ani splaškové odpadové vody. V etape výstavby navrhovanej činnosti možno len predpokladať kontamináciu vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti ako sú pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky znečisťujúcich látok zo skladov techniky a úniky splaškových vôd zo sociálnych zariadení na stavebných dvoroch.

Vody z povrchového odtoku

Z prevádzky navrhovanej činnosti budú vznikať len vody z atmosférických zrážok z komunikácií, ktoré budú odvádzané sklonmi chodníka (priečnym a pozdĺžnym) voľne do terénu, kde budú buď vsakovať alebo budú stekať do recipientov. Voda, ktorá bude zachytená na mostných objektoch bude zvedená sústavou odvodňovačov pod mostné

objekty do vodných tokov, resp. do odvodňovacích zariadení (existujúce priekopy, kanalizácia).

Vplyv na podzemnú a povrchovú vodu

Vplyvy počas výstavby

V oblasti mostov sa predpokladá zakladanie premostení pod hladinou spodných vôd. Vzhľadom ku charakteru stavebných prác sa nepredpokladá negatívny vplyv na spodné vody. Výkopové práce bude potrebné pomocou organizačno-bezpečnostných opatrení na stavenisku realizovať tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov do podložia, resp. podzemnej vody.

Vplyvy počas prevádzky

Vplyvy navrhovanej činnosti na vodné pomery počas jej prevádzky súvisia s odvádzaním odpadových vôd z povrchového odtoku do recipientu, resp. v spôsobe odvádzania odpadových vôd z plochy riešeného územia.

Z hľadiska štátnej vodnej správy žiada:

- pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov,
- dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona, aby nedošlo k ohrozeniu alebo k znečisteniu podzemných a povrchových vôd a konštatuje, že sa vyjadruje v rámci svojej pôsobnosti týkajúcej sa iba okresu a že z hľadiska vodoochranných záujmov navrhovaná činnosť za podmienky dodržania vyššie uvedenej povinnosti a za podmienky splnenia doporučených opatrení uvedených v predloženej správe o hodnotení nebude mať zvýšené negatívne vplyvy na kvalitu povrchových a podzemných vôd.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (stanovisko č. OU-ZA-OSZP3-2018/039093-002/Fod, zo dňa 29. 10. 2018)

Ako príslušný orgán štátnej správy ochrany ovzdušia uvádza, že počas výstavby navrhovanej činnosti budú plošnými zdrojmi znečistenia ovzdušia plochy súvisiace s výstavbou cyklochodníka a mostných objektov (stavebné dvory, zariadenia staveniska) a líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia počas výstavby budú komunikácie slúžiace ako príjazdy na stavenisko, pričom pôjde ale o zdroje dočasné, krátkodobé s lokálnym pôsobením a rôznou intenzitou pôsobenia. V zmysle vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších predpisov, stavbou nebude zriadený nový zdroj znečisťovania ovzdušia a z hľadiska záujmov ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a súhlasí s realizáciou zámeru bez pripomienok.

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (stanovisko č. OU-ZA-OCDPK-2018/039190/2/BIL, zo dňa 19. 10. 2018)

Ako príslušný cestný správny orgán vo veciach ciest I. tried má v súvislosti s predmetným oznámením z hľadiska ním sledovaných záujmov cestnej siete jedinú pripomienku a to k objektom 203.1 a 203.2, ktorými sú lávky vo svahu cesty I/18. Vo vzťahu k stabilite svahu cesty I. triedy (cesty I/18) požaduje predložiť technické riešenie zakladania predmetných objektov správcovi komunikácií - Slovenskej správe ciest s následným rešpektovaním ich pripomienok. Realizáciu predmetných objektov z cesty I/18 s určitým dopravným obmedzením na ceste I. triedy pripúšťa, rozhodne však nie s jej obojsmerným vedením v jednom jazdnom pruhu ako sa uvádza v správe (rozhodne nie pred uvedením diaľničného úseku D1 Višňové - Dubná Skala do užívania).

Mesto Žilina (stanovisko č. 18697/2018-57467/2018-OŽP-KLM, zo dňa 07. 11. 2018)

Súhlasí s predloženou správou o hodnotení činnosti bez pripomienok, pričom mesto Žilina v lehote určenej zákonom (dňa 24. 10. 2018) informovala verejnosť o správe o hodnotení vyvesením oznamu na úradnej tabuli mesta Žilina a na web sídle mesta Žilina www.zilina.sk, pričom správa o hodnotení bola sprístupnená verejnosti od 24. 10. 2018 do 23. 11. 2018 a verejné prerokovanie správy o hodnotení sa uskutoční dňa 13. 11. 2018, o 13.00 hod., v Klubovni Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina.

Obec Lipovec (stanovisko č. 354/2018, zo dňa 07. 11. 2018)

Nemá k predloženej správe o hodnotení pripomienky.

Obec Strečno (vyjadrenie č. 2708, zo dňa 15. 11. 2018)

Na základe verejného prerokovania návrhov cyklodopravnej trasy Žilina — Vrútky, Martin dňa 13. 11. 2018 na VÚC ŽSK, požaduje zahrnúť do projektovej dokumentácie riešenie nižšie uvedených častí, nachádzajúcich sa v katastri obce Strečno, ktorou trasa prechádza:
Most (lávka pre peších) cez rieku Váh - rekonštrukcia. Na predmetnú rekonštrukciu má vypracovanú projektovú dokumentáciu rešpektujúcu potreby cyklodopravy, ktorú už pre tento účel poskytli, ďalej upraviť šírkové parametre úseku medzi ústím potoka Strečnianka a prístupovou cestou do centra obce (COOP Jednota) v dĺžke cca 160 m tak, aby bolo možné vybudovať súbežnú prístupovú komunikáciu s cyklotrasou k domom a parcelám v súlade s pripravovaným doplnkom ÚPN pre potreby individuálnej bytovej výstavby (IBV). Zabezpečiť možnosť prístupu obecnou komunikáciu pozdĺž cyklotrasy v úseku bezprostredne nadväzujúc od súčasného ukončenia cyklotrasy po prečerpávaciu stanicu kanalizácie cez rieku Váh - úsek cca 340 m. V tomto úseku je už v súčasnosti realizovaná IBV a perspektívne sa naďalej budú na tento účel využívať pozemky susediace s cyklotrasou.

Obec Nezbudská Lúčka (stanovisko č. 793/2018, zo dňa 20. 11. 2018)

Na základe viacerých osobných stretnutí (dňa 20. 11. 2018 so zástupcami Ing. Mrázom a RNDr. Hlatkým na Obecnom úrade v obci Strečno, dňa 13. 11. 2018 verejné prerokovanie na ŽSK hodnotenie vplyvov na životné prostredie, dňa 20. 07. 2018 s Ing. Rolkom Lukášom zástupcom firmy Daqe Slovakia s.r.o., dňa 26. 07. 2018 s Ing. Mrázom Petrom zástupcom VÚC Žilina) v súvislosti s projektom navrhovanej cyklotrasy v katastrálnom území Nezbudská Lúčka zasiela nasledovné stanovisko, ktoré bolo predložené dňa 31. 07. 2018 na firmu Daqe Slovakia s.r.o.:

Obec Nezbudská Lúčka podporuje rozvoj cykloturistiky a vytvorenie komplexných sietí cykloregiónov. Zároveň si uvedomuje, že je potrebné cyklotrasu citlivo zakomponovať do vyhľadávanej turistickej oblasti v obci a katastri Nezbudská Lúčka, aby bola dodržaná: bezpečnosť obyvateľov obce, účastníkov cestnej dopravy, turistov, komfort obyvateľov obce, bezpečnosť chodcov a samotných cyklistov.

K navrhovanému projektu, ktorý bol predložený dňa 22. 05. 2018 pod značkou 432/2018 vyjadruje nasledovné stanovisko:

- V časti projektu cyklotrasy od zostupu z mosta, ktorý vedie z obce Strečno do obce Nezbudská Lúčka po pohostinstvo ROMADO pri kompe, kde sa nachádza cesta III. triedy je považovaná za lokalitu s vysokou intenzívnou automobilovou dopravou, cesta III. triedy sa nachádza v intraviláne obce, kde sa realizuje nástup aj výstup z kompy priamo pri pohostinstve ROMADO. Pri zjazde a výjazde vozidiel z kompy dochádza k zúženiu vozovky spôsobenému dvojradovým zaradením, čo v súčasnosti negatívne ovplyvňuje plynulosť cestnej premávky v obci. V jednom momente sa na jednom mieste často nachádzajú vozidlá prichádzajúce na kompu vychádzajúce

z kompy a vozidlá idúce cez obec, turisti, cyklisti a obyvatelia obce. Preto návrh napojenia cyklotrasy v uvedenom bode cestnej komunikácie (od mosta po kompu), kde sa navrhuje nakresliť cyklochodník v zastavanom území obce na cestu je z hľadiska bezpečnosti a plynulosti nevyhovujúci, tento návrh cyklotrasy v uvedenom úseku obce Nezbudská Lúčka nepodporuje.

- Vyjadruje nesúhlas, aby cyklotrasa viedla cez cestu III. triedy. Obec Nezbudská Lúčka si dala v roku 2015 vypracovať pasport obecných komunikácií, kde spoločnosť, ktorá pasport vytvorila poukazuje na nedostatočnú šírku obecných komunikácií v určitých úsekoch obce. Preto pri budovaní cyklotrasy je nutné zaoberať sa otázkou šírky cestných komunikácií v obci, aby sa zachovala plynulosť pri autobusovej a automobilovej dopravy. V súčasnosti je v obci zaznamenávaný veľký nárast turistov, ktorí prichádzajú do obce automobilmi, čo spôsobuje nepriaznivé podmienky, nakoľko obec nedisponuje parkovacími plochami. Ak by bola realizovaná cyklotrasa cez intravilán obce zvyšuje sa tým možnosť zhustenia uvedených kritických bodov najmä však pri kompe, kde je navrhnutá cyklotrasa. Pri stretnutí boli predstavené náhradné alternatívy, kde bola požiadavka zo strany obce Nezbudská Lúčka, aby bola cyklotrasa lokalizovaná mimo zóny dopravy a poskytovala bezpečnosť obyvateľov, cyklistov a chodcov:
  - Jedna alternatíva je lokalizovaná mimo zóny dopravy. S návrhom rozšírenia súčasného cestného telesa štrkovým násypom v dĺžke od mosta zo Strečna až po samotnú kompu, kde by sa vybudoval most ponad prístavisko kompy. Štrkový násyp spevní vrch, ktorý je často podmáčaný pri zvýšenej hladine rieky, nakoľko v popisovanom úseku dochádzka k záplavám. Uvedené riešenie obchádza kritický úsek v obytnej zóne.
  - Druhá alternatíva je čiastočne na ceste III. triedy a vedená popod železničný podjazd po turistickom chodníku, ktorý vyústi za železničnými tunelmi. Trasa prechádza len čiastočne cez spomínaný kritický bod v intraviláne obce, tento návrh nie je úplne bezpečný.

Ing. Ján Topercer, CSc. (stanovisko zo dňa 12. 11. 2018)

K časti B.I.1.1.: Pri spätnej rekultivácii plôch dočasného záberu (stavebné dvory a p.), zvlášť v chránených územiach a v ich blízkosti, žiada prijať účinné opatrenia o. i. na dôslednú obnovu biologických vlastností pozemkov s cieľom zabrániť uchyteniu a šíreniu inváznych a rozpínavých rastlín.

K časti C.II.7.1.: Z bežnejších drevín v lužných lesoch záujmového územia SoH nespomína napr. Populus tremula a Salix purpurea a z bylín Caltha palustris a Cardamine impatiens, v prameniskách zas Cardamine amara, Carex remota, Chrysosplenium alternifolium, Ranunculus repens a Veronica beccabunga, v mezofilných lesoch a skalách z drevín Quercus dalechampii a z kríčkov a bylín Anemone nemorosa, Calluna vulgaris, Campanula rotundifolia agg., endemickú Dentaria glandulosa, Festuca altissima, Hedera helix, Genista pilosa, lnula conyzae, Lembotropis nigricans, Luzula luzuloides, Polypodium vulgare, Polystichum aculeatum, Solidago virgaurea a i. (väčšina s ťažiskom výskytu na pravom brehu Váhu), nevraviac o viacerých druhoch lišajníkov a machorastov. Pri živočíchoch SoH napr. prehliada bentické bezstavovce — o. i. ohrozené prúdomilné druhy podeniek Oligoneuriella rhenana a Ephemerella notata (DERKA in litt.). Z rýb neudáva druhy ako Albumus albumus, Gobio gobio, Leuciscus leuciscus, L. idus, Rutilus rutilus a Chondrostoma nasus, z dôležitej skupiny vodných vtákov na tunajšom Váhu (nielen na VD Žilina) zas druhy Phalacrocorax carbo, Mergus merganser, Larus cachinnans, L. michahellis, Actitis hypoleucos, Cinclus cinclus, Motacilla cinerea a z lesných vtákov Dendrocopos minor, Ficedula albicollis a i. a z cicavcov Apodemus agrarius, Arvicola terrestris, Martes martes, Micromys minutus, Sorex araneus a i.

K časti C.II.7.2.: Autorom SoH tu unikol výskyt biotopov európskeho významu 8220 Silikátové skalné steny so štrbinovou vegetáciou (predmet ochrany SKUEV0252) i 8110 Silikátové sutiny v montánnom až alpínskom stupni (oba hlavne na pravom brehu Váhu) a nie dostatočne charakterizovali aj biotopy 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranuncullon fluitantis a Callitricho-Batrachlon a 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá riek od nížin do alpínskeho stupňa (predmet ochrany SKUEV0252).

K časti C.II.8.2.: Medzi ekosystémové a krajinné hodnoty záujmového územia patrí aj nadregionálne významná koridorová funkcia riečneho ekosystému Váhu (opísaná v časti C.II.10) a jeho zachovaná pozdĺžna a sčasti i postranná spojitosť s jedinečne vyvinutým ekotonom od vodných k suchozemským spoločenstvám (land-inland water ecotone) na pravej strane Váhu.

K časti C.II.9.3.: Najbližšia ramsarská lokalita nie je Rieka Orava a jej prítoky, ale ramsarsaká lokalita MokradeTurca (httos://www.biomonitoring.sk/InternalGeoportal/ProtectedSites/InternationalSiteMap?ID=1394&CATEGORY=14) ca 7 km južne od záujmového územia.

K časti C.III.7. a nasl.: Lávky premosťujúce Váh poniže Hradského a pri Jánošikove, Krpeliansky kanál pri Lipovci svojou konštrukciou (oblúkový nosník a pomerne hustá sieť až 7 m dlhých šikmých závesov) môžu pôsobiť ako kolízny prvok voči migrujúcim či preletujúcim vtákom, zvlášť telesne väčším vodným druhom, pre ktoré je tu Váh nadregionálne významným migračným koridorom aj zdrojom potravy. V súvise s tým SoH nie celkom primerane a úplne vyhodnocuje napr. kumulatívne vplyvy zámeru a vplyvy na ÚSES (najmä na nadregionálny biokoridor Váhu), hoci ani podľa je poznatkov nevychádzajú ako významne negatívne.

Modrá planéta – HEARTH, združenie Občianske združenie za udržateľný rozvoj v oblasti infraštruktúry cestovného ruchu (stanovisko zo dňa 20. 11. 2018)

Vychádzajúc z 20 ročných skúseností združenia z riešenia problematiky udržateľného rozvoja a pozície autora technickej štúdie a štúdie realizovateľnosti, majú následné pripomienky z hľadiska ekologického, technického ale aj ekonomického: požadujú v km 0,070 – 0,270 úpravu trasy, vychádzajúc z ich negatívnych skúseností z rokovania s občanmi a poslancami obecného zastupiteľstva v Nezbudskej Lúčke v priebehu prác na TŠ a ŠU, kvôli stiesneným pomerom v dotknutom úseku berúc do úvahy budúcnosť rozvoja CR v obci, navrhujú investorovi v PD pre SP riešiť zmenu trasy tak, ako to navrhovali v ŠU. Základné údaje riešenia sú v prílohe č. 1. (príloha č. 1) km 1,620 premiestnenie stavebného dvora, resp. zlúčenie so stavebným dvorom pre SO 202. Navrhujú investorovi v PD pre SP premiestnenie stavebného dvora z km 1,400 na km 1,620 - 1,700, parcelu CKN 4432 s prístupom po jestvujúcej komunikácii od cintorína (medzi železničnou traťou a cintorínom), čím sa odstráni prejazd obcou cez poddimenzovaný železničný podjazd a obec bude ochránená od prejazdu stavebných mechanizmov, zásobovania stavebným materiálom. Zároveň navrhuje zvážiť možnosť riešenia spoločného stavebného dvora aj pre stavbu lávky SO 202, nakoľko lokalita návrhu stavebného dvora pre SO 202 bude zaplavená už pri prietoku Q_{10} r minimálne 1 m vysokou hladinou. V grafickej prílohe č. 3 je zdokumentovaný stav hladín na mieste stavebného dvora pre lávku SO 202, pri prietoku Q_{10} r zo dňa 29. 04. 2017 a 16. 05. 2014. (príloha č. 2) Ďalej v km 2,200 - 2,300 - zmena konštrukcie cca 100 m úseku cyklotrasy za lávkou SO 202. Navrhujú investorovi v PD pre SP zmenu napojenia lávky na cyklotrasu za lávkou v smere na Vrútky, bez bariéry, dopadu na priestor a výrub vegetácie. V daných priestorových podmienkach navrhujú zmeniť navrhovaný oporný múr na vysunutú lávku až po hladinu cca Q_{20} r a to napríklad osadením jednoduchých horizontálnych konzol

do jestvujúceho oporného múra I/18 a výjazd z lávky s polomerom aspoň 3 - 4 m. (príloha č. 3).

Ďalej km 2,530 - 3,250 úprava trasy, pre užívateľov a v kontexte vývoja alternatívnych pohybových zariadení je vhodnejší zvlnený pôdorys trasy, ak je to možné. Už dnes je možné dosiahnuť rýchlosť 40 km/hod., preto nielen z tohto dôvodu navrhujú investorovi riešiť v PD pre SP úpravu vedenia cyklotrasy (priblíženie k brehovým porastom), okrem uvedeného aj z týchto dôvodov: majetkovoprávnych (menej dotknutých parciel), krajinotvorných (vhodnejší je zvlnený pôdorys v blízkosti brehových porastov, kde trasa tak nevyčnieva v priestore, je to lepšie aj pre pocit užívateľov z vnímania prostredia s vegetáciou), údržby parciel vlastníkmi (umožniť kosenie okolitých lúk bez potreby prejazdu cyklotrasy a jej poškodenia traktormi) (príloha č. 4) . V km 3,750 - 4,550 - úprava trasy aspoň na Q_{10} r .

Z vlastných poznatkov z prietokov veľkej vody v rokoch 2014 a 2016 (foto v prílohe) v tomto úseku, navrhujú investorovi v PD pre SP posunúť časti tohto úseku aspoň na hranicu Q_{10} r (príloha č. 5)

V km 4,700 - 5,500: pobrežný variant - preriešenie lávky vo svahu cesty I/18, objekt SO 203.1 a lávky vo svahu železničnej trate, objekt SO 203.2

Z viacerých závažných dôvodov navrhujú investorovi zaoberať sa zmenou technického riešenia úseku z vysunutej lávky vo svahu na riešenie s násypom po pobreží na úrovni Q_{10} r tak, ako to navrhovali v ŠU v roku 2016: výstavba navrhovanej lávky z cesty I/18 s obmedzením premávky je v dotknutom úseku do ukončenia tunela Višňové - Dubná skala málo pravdepodobná, zhotovenie dočasnej prístupovej cesty a jej opätovné odstránenie je v daných podmienkach nákladné a núka možnosť konečného riešenia. Navrhované riešenie lávky vo svahu bude vyžadovať úplný výrub brehových porastov po celej trase. Porast dorastal takmer 40 rokov a tvorí neodmysliteľnú scenériu pre budúcich užívateľov cyklotrasy, bariéru pre padajúce kamene, čiastočne hluku ako aj neodmysliteľnú súčasť vtáčieho územia európskeho významu NATURA 2000. Navrhované technické riešenie je nevhodné aj z dôvodu dopadu na scenériu krajiny, ktorá je už dnes dosť zaťažená cestou I/18 a železničnou trasou a navrhované technické riešenie je veľmi drahé. Podľa dostupných údajov uvedených v „Správe…", lávka vo svahu bude vyžadovať okrem ochranných sietí a iných následných spevnení svahu a nových záchytných zariadení na úseku v súbehu s cestou I/18 a osadenie betónovej nosnej konštrukcie so založením na mikropilótoch každých 10 m, to znamená cca 83 základov. Dotknutý úsek v prípade havarijnej situácie nie je priechodný pre SVP a záchranné zložky do 3,5 tony. Stojí za úvahu, posúdiť možnosť využitia pobrežného variantu na dočasnú obchádzku pre záchranné zložky a SVP do 3,5 tony v prípade krízovej situácie na tomto problémovom a eróziou svahu postihnutom úseku cesty I/18. Od odbočky k pltnici po možné napojenie na I/18. Ide takmer o 3 km dlhý úsek. Navrhované riešenie vytvára podmienky pre kumuláciu stresu užívateľov zo štyroch zdrojov (1. hluk z I/18, 2. neočakávaný ostrý hluk z rýchlo prechádzajúcich vlakov z a do tunelov, hlavne pod Domašínom, ako aj kumulovaný hluk zo súčasne prechádzajúcich vlakov na vysunutej lávke s horizontom na úrovni trate bez izolačných porastov medzi traťou a telesom lávky, 3. prechod uzavretým, takmer 1 km dlhým priestorom a 4. možný stret s medveďom v protismere v uzavretom priestore, bez možnosti úniku hlavne v rannom, večernom a nočnom čase. Pocit stresu budú mať hlavne ženy v kombinácii s deťmi. Navrhované riešenie vytvára bariéru pre prechod zveri v celom jej úseku. (prílohy č. 6, 6.1, 6.2 a 6,3).

V km 6,350 - 6,900: zmena trasy a polohy lávky SO 204 (lávka ponad Váh do osady Jánošíkovo, km 6,500). Napriek snahe investora vyhnúť sa čo len okrajovému zásahu do územia NPR Krivé s 5. stupňom OP, susediaceho s chatovou osadou Jánošíkovo, sú

presvedčení, že pôvodná trasa je z ekologického, realizačného a ekonomického hľadiska lepšia ako navrhovaná, aj keď nezasahuje NPR Krivé.

Porovnanie oboch návrhov:

Pôvodný návrh v TŠ a ŠU s vedením cez okraj NPR Krivé a osadu Jánošíkovo.

Výhody:

kratšia trasa o 50 m (500 m)
kratšia lávka o 8 m (55 m)
nie je potrebné budovať tretí pilier v toku
rekonštrukcia jestvujúceho mostíka cez potok Hoskora, ktorého oprava je aj tak potrebná pre obyvateľov osady Jánošíkovo
bezproblémový prístup techniky na ľavej strane Váhu
nie je nutné budovať stavebné dvory na oboch stranách Váhu
možnosť budovať lávku z ľavej strany Váhu s jestvujúcou pevnou plochou na ukotvenie ťažkotonážneho žeriavu (10 x 10 m)
nie je potrebné odstraňovať žiaden brehový porast, okrem krátkeho úseku v mieste pilierov
nie je potrebné budovať dočasnú prístupovú cestu na ľavej strane Váhu

Nevýhody:

prechod okrajom územia NPR Krivé

Navrhované riešenie

Výhody:

trasa nezasahuje NPR Krivé

Nevýhody:

trasa je dlhšia o 50 m (550 m)
lávka je dlhšia o 10 m (65 m)
budovanie troch pilierov, z toho jeden v toku,
z projektu nie je jasné, kde sa vytvorí montážna plošina 10 x 10 m pre ťažkotonážny žeriav
nebude sa rekonštruovať pôvodný mostík, čo bude lákať obyvateľov využívať nový mostík a zbytočne devastovať okolie novými cestami
budovanie nového premostenia SO 205 cez potok Hoskora, na novom mieste so zbytočným zásahom a poškodením mokrého okolia ústia potoka
budovanie dvoch stavebných dvorov kvôli montáži lávky
odstránenie minimálne cca 330 m brehových porastov na pravej strane Váhu (7 - 8 m pás v cca 350 m úseku od navrhovanej lávky v km 6,570 po km 6,900) a cca 50 m na ľavej strane pobrežia
úsek na pravej strane je ohrozený už 5 ročnou vodou
taktiež je potrebné mať na zreteli stres z hluku z veľmi blízkej železničnej trate s dvojkoľajovým tunelom v úseku takmer 150 m (príloha č. 7)
km 12,750 - 13,500: zmena vedenia trasy, umiestnenia lávky SO 208 (lávka ponad trať ŽSR) a vysunutie cca 60 m úseku nad pobrežný múr rieky Turiec

Navrhujú investorovi riešiť v PD pre SP zmenu úseku trasy s posunutím umiestnenia lávky S0 208 cez trať ŽSR a vysunutie úseku od prechodu ulice Dolná Kružná do priestoru medzi krajnicou cesty Dolná Kružná a pobrežným múrikom. V pôvodnom riešení uvažovali s obojstranným rozšírením jestvujúceho mosta cez železničnú trať na ulicu Dolná Kružná. Zhotoviteľ DUR však z ekonomických a praktických dôvodov navrhol novú lávku. V tom prípade by však bolo vhodnejšie z majetkovoprávnych, ekologických a ekonomických dôvodov, lokalizovať lávku ďalej a to v km cca 13,190, čím sa obíde

komplikovaný, technický úsek s potrebou budovania vysunutej lávky v hornej hrane svahu zárezu trate ŽSR. (príloha č. 8).

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona.

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona, na základe určenia príslušným orgánom (list Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja č. OU-ZA-OSZP2-2018/038791-18/Gr, zo dňa 28. 11. 2018) vypracoval Mgr. Tomáš Černohous, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 444/2008-OPV.

Spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti vyhodnotil v odbornom posudku k navrhovanej činnosti najmä úplnosť správy o hodnotení činnosti a stanoviská k nej, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti. V odbornom posudku k navrhovanej činnosti uvedené návrhy opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti sú premietnuté do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.

V odbornom posudku k navrhovanej činnosti spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti odporúča súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti v navrhovanom variante č. 2 za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností odborného posudku k navrhovanej činnosti.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie záujmového územia podľa súčasného poznania a možných jestvujúcich riešení, správy o hodnotení činnosti a stanovísk k nej, spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné vplyvy (vrátane pozitívnych):

Vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, vodu a pôdu.

Vzhľadom na charakter a charakteristiku navrhovanej činnosti berúc do úvahy obidva navrhované varianty, okolité prostredie a v prípade spoľahlivého založenia stavby, sa neočakávajú výrazné vplyvy navrhovanej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky na geomorfologické pomery a geodynamické javy. Stavba si nevyžaduje budovanie hlbokých základových konštrukcií v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch priamo nepretína žiadne ťažené ani

výhľadové ložiská nerastných surovín, taktiež nezasahuje priamo do chránených ložiskových území, z tohto dôvodu bude vplyv navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na nerastné suroviny žiadny. Významné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na geodynamické javy, nerastné suroviny a geomorfologické pomery neboli identifikované.

Vplyvy na horninové prostredie v obidvoch navrhovaných variantoch počas výstavby navrhovanej činnosti budú spočívať v realizácii výkopov počas zemných prác, pri zakladaní stavieb (mostné objekty) a pod. Stavba je navrhnutá a bude realizovaná tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia v obidvoch navrhovaných variantoch a aby sa eliminovala možnosť ďalšej kontaminácie horninového prostredia z priľahlého územia navrhovanej činnosti. Predpokladá sa však v oblasti mostov zakladanie premostení pod hladinou spodných vôd (v obidvoch navrhovaných variantoch). Vzhľadom ku charakteru stavebných prác sa nepredpokladá negatívny vplyv na spodné vody v obidvoch navrhovaných variantoch (zakladanie na mikropilótach). Rozsah prác nie je významný, pôjde o lokálne vplyvy dočasného charakteru. Výkopové práce bude potrebné pomocou organizačno – bezpečnostných opatrení na stavenisku realizovať tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov (napr. nechlórované minerálne hydraulické oleje, nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje, ropné látky a pod.) do podložia, resp. podzemnej vody a to v obidvoch navrhovaných variantoch. To bude potrebné zohľadniť v rámci projektu organizácie výstavby ako aj činnosťou environmentálneho dozoru stavby.

Vplyvy navrhovanej činnosti na vodné pomery počas jej prevádzky súvisia s odvádzaním odpadových vôd z povrchového odtoku, resp. vôd z atmosférických zrážok do recipientu alebo v spôsobe odvádzania odpadových vôd z plochy riešeného územia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude generovať žiadne znečistené povrchové ani splaškové odpadové vody. V etape výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nie je vylúčená možnosť kontaminácie vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti ako sú pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky znečisťujúcich látok zo skladov techniky a úniky splaškových vôd zo sociálnych zariadení na stavebných dvoroch. Uvedené je možné eliminovať organizačnými opatreniami počas výstavby v obidvoch navrhovaných variantoch. Z prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch budú vznikať len vody z atmosférických zrážok z komunikácií, ktoré budú odvádzané sklonmi chodníka (priečnym a pozdĺžnym) voľne do terénu, kde budú buď vsakovať, alebo budú stekať do recipientov. Všetka voda, ktorá spadne a bude zachytená na mostných objektoch bude zachytená a bude zvedená sústavou odvodňovačov pod mostné objekty do vodných tokov, resp. do odvodňovacích zariadení (existujúce priekopy, kanalizácia) v obidvoch navrhovaných variantoch. Vody z atmosférických zrážok v obidvoch navrhovaných variantoch budú stekať z cyklodopravnej trasy do recipientov Váh, Turiec, Krpeliansky kanál a potoka Hoskora. Počas zimných mesiacov trasa v obidvoch navrhovaných variantoch nebude udržiavaná a preto nebude realizovaný posyp. Vzhľadom na vyššie uvedené a prijatím príslušných technicko – organizačných opatrení možno konštatovať, že prevádzkou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nedôjde k významnému negatívnemu ovplyvneniu prúdenia, režimu podzemných/povrchových vôd v danom území. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch svojim funkčným riešením, druhom prevádzky, ako aj technickým riešením minimalizuje možnosť kontaminácie podložia a podzemných vôd. Kvalita a fyzikálno – chemické vlastnosti podzemnej vody v obidvoch navrhovaných variantoch nebudú plánovanou výstavbou ovplyvnené.

Potreba vody počas výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch spočíva v spotrebe technologickej vody, pitnej vody pre zamestnancov stavby a úžitkovej vody pre hygienické účely. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch budú zariadenia staveniska zásobované pitnou vodou z miestnych zdrojov, resp. dovozom.

V riešenom území navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa nenachádzajú žiadne zdroje podzemnej vody, pramene a pramenné oblasti využívané pre hromadné zásobovanie obyvateľstva. Plocha riešeného územia v obidvoch navrhovaných variantoch je v kontakte s hranicou vodohospodársky chránenej oblasti Beskydy – Javorníky. Plocha riešeného územia v obidvoch navrhovaných variantoch zasahuje do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany podzemných vôd a je v prekryve s ochranným pásmom II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky. Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na územia pásiem hygienickej ochrany a vodohospodársky chránené oblasti neboli identifikované.

Havárie v obidvoch navrhovaných variantoch môžu vzniknúť najmä počas výstavby. Stavbu a stavebné dvory v obidvoch navrhovaných variantoch bude potrebné zabezpečiť proti prieniku znečistenia do podzemných vôd. Počas prevádzky sa havarijné situácie v obidvoch navrhovaných variantoch nepredpokladajú a prevádzka navrhovanej činnosti nie je svojim charakterom riziková.

Trasa v celej svojej dĺžke prechádza údolím riek Váh alebo Turiec v obidvoch navrhovaných variantoch. V celom úseku dotyku s riekou Váh je cyklodopravná trasa trasovaná tak, aby pri bežných prietokoch nedochádzalo k jeho zaplavovaniu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Vo viacerých úsekoch je však vedená pod úrovňou 100 aj 50 ročnej vody a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Je to z dôvodu terénnych podmienok, keď by vedenie trasy na pilieroch, alebo vysokom násype bolo finančne a stavebno-technicky náročné a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

S týmto stavom v obidvoch navrhovaných variantoch bolo pri návrhu trasy uvažované a budú navrhnuté opatrenia, aby pri zaplavení chodníka sa minimalizovalo jeho poškodenie. Všetky mostné objekty v obidvoch navrhovaných variantoch budú zrealizované podľa požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a platných STN, pričom spodná hrana nosnej konštrukcie bude umiestnená minimálne 0,50 m nad úroveň Q_{100} (odporúča sa rezervu zvýšiť minimálne 1,0 m). Detailné posúdenie prietočných profilov a výšok hladín pri jednotlivých stavoch bude predmetom povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. V riešenom území je identifikovaná existencia potenciálneho povodňového rizika v obidvoch navrhovaných variantoch. Priamym negatívnym vplyvom počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sú trvalé zábery pôd. Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely a lesnej pôdy v prípade umiestnenia nového úseku cyklodopravnej trasy do krajiny predstavuje trvalý, priamy, významný negatívny vplyv na pôdu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému trvalému odstráneniu humusového horizontu, čo predstavuje nezvratný vplyv na poľnohospodársku pôdu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Dočasné zábery poľnohospodárskej, resp. lesnej pôdy a to v obidvoch navrhovaných variantoch, súvisia s potrebou plôch pre zriadenie stavebných dvorov pozdĺž trasy, pre výstavbu mostných objektov, preložky a úpravy stavebných objektov a pod. Počas výstavby sa na plochách dočasného záberu vzhľadom na stavebné práce (intenzívne využívanie stavebných mechanizmov počas stavebných prác), prejazdy vozidiel stavby (medzi zdrojmi materiálov a stavbou, medzi stavebnými dvormi a miestami stavebných prác), situovanie stavebných dvorov očakávajú vplyvy v podobe možnej degradácie,

zhutnenia pôdneho profilu a intoxikácie pôdy znečisťujúcimi látkami pozdĺž trasy a v stavebných dvoroch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Po odstránení vegetačného krytu existuje zvýšené riziko erózie či vzniku zosuvov predovšetkým v miestach v blízkosti brehov rieky Váh a cesty I/18 a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V prípade nepredvídaného havarijného úniku ropných látok pri využívaní stavebných mechanizmov môže dôjsť k bodovému znečisteniu pôdy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Znečisteniu pôdy a zníženiu kvality pôdneho fondu v dočasnom zábere a to v obidvoch navrhovaných variantoch možno predchádzať realizáciou a rešpektovaním potrebných opatrení vyplývajúcich z projektu organizácie výstavby. Nakoľko sa z hľadiska životného prostredia jedná o citlivú lokalitu, musí zhotoviteľ vypracovať detailný harmonogram prác a podrobné technologické predpisy. Osobitným prípadom negatívneho vplyvu na pôdu je kontaminácia pôd v prípade havárie vozidiel spojená s únikom pohonných hmôt a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Následky znečistenia je potrebné včas odstrániť dočasným vyradením znečistenej pôdy z poľnohospodárskeho využívania a biologickou rekultiváciou, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd. Z hľadiska ochrany pôdy a to v obidvoch navrhovaných variantoch bude potrebné uplatniť technické a netechnické opatrenia (opatrenia na ochranu lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy) proti erózii a aktivácii zosuvov. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch bude zasahovať do poľnohospodárskej pôdy približne o celkovej výmere cca 2,5154 ha (trvalý záber). Počas výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch dôjde aj k dočasnému záberu poľnohospodárskej pôdy najmä v miestach realizácie stavebných dvorov. Ide približne o celkovú výmeru cca 0,265 ha poľnohospodárskej pôdy. Situovanie navrhovanej činnosti zasahuje aj do lesnej pôdy približne s rozlohou cca 0,0252 ha a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Vplyv na klimatické pomery

Navrhovaná cyklodopravná trasa nebude zdrojom emisií a v riešenom území nevzniknú žiadne nové zdroje znečisťovania ovzdušia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Počas výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch je možné očakávať dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia emisiami produkovanými stavebnými mechanizmami a zvýšenou prašnosťou, ktorá môže byť vhodnými stavebnými postupmi špecifikovanými v projekte organizácie výstavby a opatreniami na stavbe minimalizovaná a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Pôjde o vplyv dočasný, časovo obmedzený na samotnú etapu stavebnej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Nároky na dopravu súvisia s výstavbou navrhovanej činnosti a závisia od potrieb materiálov a nerastných surovín a odvozu odpadov, ich druhu a množstva, typu vozidiel, ktoré na to majú byť použité a dĺžky trvania vykonávania stavebných prác a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na miestnu klímu, charakteru zmien teploty vzduchu, jeho prúdenia, či vplyv na tvorbu hmiel, sa v dôsledku realizácie navrhovanej činnosti nepredpokladajú. Prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch neovplyvní významne zmeny klimatických ukazovateľov, smeru alebo prúdenia vzduchu, evaporáciu a ani iné zmeny, ktoré by mohli mať významný vplyv na klimatické pomery v jej okolí. Z pohľadu klimatických zmien sa nepredpokladá ich vplyv na prevádzku navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch, pričom príspevok navrhovanej činnosti ku klimatickým zmenám je zanedbateľný.

Stavba v rámci projektovej prípravy je optimalizovaná na dôsledky zmeny klímy a bude realizovaná tak, aby navrhovanú stavbu neohrozovali nepriaznivé účinky zmeny klímy a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Vplyvy na genofond, biodiverzitu, biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy a na chránené územia, na krajinu a jej využívanie, scenériu, stabilitu a prvky územného systému ekologickej stability

Z hodnotenej cyklodopravnej trasy predstavujú existujúce spevnené (cca 7,4 km – 45,4 %) a nespevnené (cca 4,2 km – 25,77 %) cesty 71 % (cca 11,6 km) a cez biotopy európskeho a národného významu prechádza trasa v dĺžke 4,1 km, čo predstavuje cca 25,15 % z celého úseku trasy. Záber ruderálnych biotopov predstavuje 0,6 km trasy, čiže 3,68 %. Navrhovaná trasa zaberá a zasahuje aj do prirodzených biotopov a má negatívne vplyvy na faunu a flóru v dotknutom území najmä v úseku s výskytom prirodzených biotopov. Vplyvy sa prejavujú najmä počas výstavby, počas prevádzky sa vplyvy neprejavujú významne, čo je dané najmä charakterom navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Zábery a zásahy do biotopov v obidvoch navrhovaných variantoch možno považovať za mierne negatívny vplyv najmä počas výstavby navrhovanej cyklotrasy. Priame vplyvy súvisia s likvidáciou biotopov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Ďalšie vplyvy budú spôsobené prašnosťou zapríčinenou pohybom stavebných mechanizmov v blízkosti stavebných dvorov lokalizovaných v blízkosti chránených území, ako i rizikom znečistenia pôdy a povrchových a podzemných vôd a ovplyvnením ich vodného a biochemického režimu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Výstavba navrhovanej činnosti môže byť zdrojom šírenia inváznych a expanzívnych druhov rastlín a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tieto negatívne vplyvy sa predpokladajú najmä počas stavebných prác v lokalitách, kde v súčasnosti neexistujú poľné, lesné ani spevnené cesty (nevyhnutný výrub drevín), pri výstavbe a rekonštrukcii mostov ponad rieku Váh spojenej s likvidáciou brehových porastov, ich spojitosti a prirodzeného charakteru (stavebné objekty č. 202 v km 2,075, č. 204 v km 6,500), ponad Krpeliansky kanál (stavebný objekt č. 206 v km 11,470) a potok Hoskora (stavebný objekt č. 205 v km 6,890) a pri výstavbe lávok vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR (stavebné objekty č. 203.1 v km 3,490 - 3,700 a č. 203.2 v km 4,690 - 5,440) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Stavebné zásahy do lesných, lúčnych a brehových porastov a do vodných tokov budú trvalé a nevyhnutne obmedzené na šírku cyklodopravnej trasy a to v obidvoch navrhovaných variantoch, čiže maximálne do 3,5 m.

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude počas prevádzky významným zdrojom hluku, emisii znečisťujúcich látok, svetelného znečistenia, resp. iných aktivít, ktoré by predstavovali významný negatívny vplyv na existenciu flóry a fauny naviazanej na existujúce biotopy. K negatívnym vplyvom počas prevádzky na biotopy rastlín v obidvoch navrhovaných variantoch patrí šírenie inváznych a synantropných druhov a vznik nových ruderálnych biotopov. Už dnes možno pozorovať na viacerých úsekoch cyklodopravnej trasy najmä na okrajoch existujúcich spevnených ciest zvýšený výskyt nepôvodných a inváznych druhov (netýkavka žliazkatá – Impatiens glandulifera, netýkavka málokvetá – Impatiens parviflora, hviezdnik ročný – Erigeron annuus, zlatobyľ kanadská – Solidago canadensis). Pri spätnej rekultivácii plôch dočasného záberu (stavebné dvory a pod.), zvlášť v chránených územiach a v ich blízkosti, sa musia prijať účinné opatrenia okrem iného i na dôslednú obnovu biologických vlastností pozemkov s cieľom zabrániť uchyteniu a šíreniu inváznych a rozpínavých rastlín a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V prvých rokoch prevádzky bude potrebné inváz ne a ynantrópne druhy odstraňovať a zamedziť ich šíreniu. Počas prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch boli na miestnu faunu identifikované vplyvy a to v podobe možného vyrušovania druhov viazaných na brehové porasty Váhu. Z pohľadu migrácie v obidvoch navrhovaných variantoch nie je predpoklad, že cyklodopravná trasa bude vytvárať významnú bariéru alebo migračnú prekážku, keďže trasa bude priechodná, nebude oplotená, osvetlená a budú realizované premostenia

s dostatočným profilom. Z pohľadu prekážky navrhovaných mostných objektov voči avifaune, je predpoklad, že tiež nebudú vytvárať významnú prekážku, nakoľko hlavná letová dráha migrujúcich vtákov prechádza vyššie ponad tieto prekážky a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Lávky premosťujúce Váh poniže Hradského a pri Jánošíkove, Krpeliansky kanál pri Lipovci svojou konštrukciou (oblúkový nosník a pomerne hustá sieť až 7 m dlhých šikmých závesov) môžu pôsobiť ako kolízny prvok voči migrujúcim či preletujúcim vtákom, zvlášť telesne väčším vodným druhom, pre ktoré je tu Váh nadregionálne významným migračným koridorom aj zdrojom potravy a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Po etape realizácie, v čase prevádzky, sa neočakávajú negatívne vplyvy na vodné živočíchy a pre etapu výstavby sa odporúča nerealizovať výstavbu v blízkosti rieky Váh (mosty a breh) v čase neresenia rýb (v prípade hlavátky podunajskej a hlaváča bieloplutvého, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Strečnianske meandre Váhu, prebieha neresenie v čase marec až máj) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V prípade rešpektovania navrhovaných zmierňujúcich opatrení neboli identifikované významné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na živočíšstvo vrátane vyhodnotenia vplyvov na predmety ochrany Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Priamymi vplyvmi na vegetáciu v obidvoch navrhovaných variantoch bude jej priamy záber v miestach výstavby navrhovanej činnosti a hlavne výrub drevín rastúcich mimo les, resp. na lesných pozemkoch.

Výstavba hodnoteného úseku cyklodopravnej trasy v obidvoch navrhovaných variantoch bude predstavovať priamy vplyv na štruktúru a využívanie krajiny hodnoteného územia, keďže sa zvýši zastúpenie spevnených plôch dopravnej infraštruktúry na úkor poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Stavba si vyžiada rôzne zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v závislosti od vedenia a technickej náročnosti trasy a zároveň dôjde na viacerých miestach aj k zásahu do vodného toku Váh a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V etape výstavby v obidvoch navrhovaných variantoch možno za najvýznamnejšie vplyvy zaradiť vznik stavebných dvorov. Negatívne dopady stavby budú eliminované v maximálnej miere po ukončení stavebnej činnosti rekultivačnými prácami, ktorých cieľom bude začlenenie stavby do krajiny a to realizáciou technických (preložky, úpravy ciest a mostov, technickej infraštruktúry a pod.) a kompenzačných opatrení a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Mierou stavebných zásahov do existujúcej infraštruktúry krajiny navrhovaná činnosť nenaruší funkčný potenciál daného územia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch je umiestňovaná v danom území v súlade s platným Územným plánom veľkého územného celku Žilinského kraja, 1998 v znení zmien a doplnkov. Navrhovaná činnosť bude súčasťou budúceho nadregionálneho cyklokoridoru spájajúceho regióny Považie a Turiec a v danom území zachováva všetky križovania s cestnou i železničnou sieťou, rešpektuje existujúce obytné celky lokalizované v priľahlom území stavby a zároveň neznefunkčňuje prístupy k pozemkom / záhradám využívaných okolitým obyvateľstvom a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V súvislosti s vybudovaním cyklodopravnej trasy medzi obcou Strečno a mestom Vrútky významné negatívne vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny neboli identifikované a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu oproti súčasnému stavu, ktorá však v širších pohľadoch nebude významne vnímateľná a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť svojim výškovým riešením nebude vytvárať v území výškovú zástavbu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Líniová stavba mení určitým spôsobom obraz krajiny ako vo voľnej krajine, tak aj

v urbánnom prostredí. V krajinnom obraze sa výstavbou navrhovanej trasy vytvorí optická línia, ktorá na niektorých miestach bude narušovať prirodzený obraz krajiny a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Najvýznamnejšími nevratnými vplyvmi na scenériu krajiny sú pozdĺž trasy miesta vytvárania zárezov, násypov a budovania oporných múrikov a mostných objektov ponad rieku Váh v blízkosti chránených území a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Preto bude cyklodopravná trasa najintenzívnejšie vnímaná v prípade vedenia cez mostné objekty a lávky vo svahu cesty I/18 a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Menší vplyv na scenériu krajiny má aj umiestnenie navrhovanej trasy do lesných porastov, kde pokiaľ je vhodne umiestnená, prakticky zaniká (aj keď možno nie hneď počas výstavby, resp. v prvých rokoch po dostavbe) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Nepatrný vplyv bude na scenériu krajiny v urbánnom prostredí, kde bude cyklodopravná trasa súčasťou existujúcich ciest a mostných objektov, kde dôjde k ich rekonštrukcii a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tým pádom nedôjde k veľkým zásahom do krajiny v okolí navrhovanej trasy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na väčšine riešeného územia v obidvoch navrhovaných variantoch bude navrhovaná stavba využívať konfigurácie súčasného terénu a nebude vnášať do územia výrazný neprijateľný kontrast. Rozsah stavby nebude znečisťovať výhľad z urbanizovaných obytných plôch a z prírodných plôch na krajinárske významné prvky situované v jej bližšom či širšom okolí (masív Malej Fatry, vodný tok Váh a okolité lesné a lúčne biotopy, hrady Strečno a Starý hrad a pod.) a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Výskyt fauny a flóry v riešenom území je determinovaný súčasným využitím a krajinou pokrývkou, pričom v rámci mimo zastavaného územia dominujú druhy fauny a flóry viazané na vodné biotopy, biotopy brehových porastov, lúčne a lesné biotopy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V zastavanom území obcí prevažujú druhy viazané na biotopy antropicky ovplyvnené územie, ako sú ruderálne biotopy pozdĺž existujúcich ciest, biotopy extenzívne obhospodarovaných polí, biotopy ruderalizovaných lúk a úhorov, nelesná drevinová vegetácia a pod. a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná výstavba a využitie územia bude síce predstavovať v niektorých úsekoch trvalý zásah do biotopov, ale vzhľadom na rozsah samotnej výstavby, cyklodopravný a rekreačný charakter stavby a dostatok vhodných biotopov v širšom okolí riešeného územia, navrhovaná činnosť nespôsobí výrazné zníženie biodiverzity a ekologickej stability okolitej krajiny a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť je situovaná do veľmi atraktívneho prostredia prielomu rieky Váh cez Malá Fatru, kde už aj dnes sa prejavuje zvýšená rekreačná činnosť a návštevnosť a vzácnejšie druhy fauny môžu byť vo svojich biotopoch vyrušované a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na strane druhej, trasa je vedená v dosahu vplyvov cestnej a železničnej dopravy (hluk) a nie je trasovaná v nedostupných areáloch a lokalitách s vysokou biodiverzitou (maloplošné chránené územia, genofondové lokality) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť, vzhľadom na jej funkciu a polohu, mierne negatívne ovplyvní existujúce územia ochrany prírody počas výstavby (dočasný vplyv), ale nebude významne negatívne vplývať na výskyt a migráciu druhov fauny a flóry v širšom okolí riešeného územia počas prevádzky a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebude spätá s významnou a ekologicky neúnosnou produkciou emisií, hluku, nebezpečných odpadov ani poškodením zachovávaných drevín v riešenom území a okolí, ohrozením fauny a jej biotopov. Realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nedôjde k zníženiu diverzity vzácnych alebo ohrozených druhov vyskytujúcich sa v širšom okolí hodnoteného územia navrhovanej činnosti. V riešenom území dôjde vo viacerých lokalitách k čiastočnému ovplyvneniu biodiverzity spojeným s výrubom drevín, dočasným a aj

trvalým zabratím lesných a nelesných biotopov, brehových porastov aj vodných útvarov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tento vplyv je úzko viazaný na navrhovanú trasu a z dlhodobého hľadiska nebude mať zásadne negatívny vplyv na biodiverzitu národnej sústavy chránených území ani území sústavy Natura 2000 a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Navrhovaná činnosť na úseku od 6,5 do 8,5 km okrajovo zasahuje do Národného parku Malá Fatra, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí 3. stupeň územnej ochrany prírody a takmer po celej dĺžke od obce Strečno až po staničenie 12,5 km vo Vrútkach prechádza ochranným pásmom Národného parku Malá Fatra, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí 2. stupeň územnej ochrany prírody. V blízkosti navrhovanej trasy sa nachádzajú aj maloplošné chránené územia bez vymedzeného ochranného pásma, do ktorých navrhovaná stavba nezasahuje a platí v nich 4., resp. 5 stupeň územnej ochrany. Ide o národné prírodné rezervácie Starý hrad a Krivé a Prírodnú pamiatku Domašínsky meander. Najvýznamnejším negatívnym vplyvom v prípade zásahu do Národného parku Malá Fatra, resp. do jeho ochranného pásma je zabratie lesných biotopov spojených s výrubom pod chatovou osadou Jánošíkovo a výrub drevín v blízkosti prístaviska pltí a vo svahu cesty I/18 a zabratie lúčnych biotopov v blízkosti Prírodnej pamiatky Domašínsky meander. Ide o vplyv trvalý, kedy bude do týchto lokalít vybudovaná cyklotrasa o šírke maximálnej 3,5 m. Medzi dočasné negatívne vplyvy možno zaradiť hluk, prašnosť, staveniskovú dopravu a dočasnú lokalizáciu stavebných dvorov v blízkosti hraníc národného parku. V smere od chatovej osady Jánošíkovo na obec Lipovec dôjde k prekryvu s Národným parkom Malá Fatra, ale trasa v tomto prípade bude vedená po existujúcej spevnenej ceste, pričom zásah do lesných biotopov nebude potrebný.

Pre potreby navrhovanej činnosti bolo vypracované primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu Natura 2000 (EKOJET, s.r.o., 09/2018) podľa ustanovení článku 6(3) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS. Navrhovaná činnosť významne zasahuje do území sústavy Natura 2000 a to do území európskeho významu SKÚEV013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra a SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu. Navrhovaná činnosť zasahuje do Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra (SKCHVÚ013) v úseku od km 2,075 do km 9,500 a to o celkovej rozlohe 2,3 ha, čo predstavuje 0,003 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia. Predmetom ochrany tohto chráneného územia je 26 druhov vtákov, pričom len 5 druhov (rybárik riečny, bocian čierny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý) bude ovplyvnených navrhovanou činnosťou priamo/nepriamo, pričom bol identifikovaný len mierne negatívny/nevýznamný vplyv (-1) a len počas výstavby. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude dochádzať k likvidácii hniezdneho biotopu – priamy vplyv (rybárik riečny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý) a k vyrušovaniu (počas stavebných prác) – nepriamy vplyv (rybárik riečny, bocian čierny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý). Väčšina druhov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia má iné ekologické nároky na život, hľadanie potravy a rozmnožovanie ako je územie, cez ktoré je navrhnutá cyklotrasa. Nemožno však vylúčiť občasné prelety najmä niektorých dutinových druhov a dravcov. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami. Navrhovaná činnosť zasahuje do Územia európskeho významu Malá Fatra (SKÚEV0252) v úseku od km 6,700 do km 8,700 od chatovej osady Jánošíkovo do obce Lipovec a to o celkovej rozlohe 0,6 ha, čo predstavuje 0,002 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia (z toho - 0,507 ha predstavujú existujúce spevnené cesty (84,5 %) a 0,093 ha predstavujú nové zábery (15,5 %)). Predmetom

ochrany tohto chráneného územia je 26 typov biotopov, 6 druhov rastlín a 21 druhov živočíchov. V prípade biotopov tie budú ovplyvnené priamym dočasným alebo trvalým záberom, pričom ide o biotopy v bezprostrednom kontakte s navrhovanou trasou: *91E0 Jaseňovo – jelšový podhorský lužný les, 6430 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky, 6510 Kyslomilné bukové lesy, 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy a *9180 Lipovo – javorové sutinové lesy. V predmetnom území sa taktiež nachádza výskyt biotopov európskeho významu 8220 Silikátové skalné steny so štrbinovou vegetáciou i 8110 Silikátové sutiny v montánnom až alpínskom stupni (oba hlavne na pravom brehu Váhu), resp. biotop 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranuncullon fluitantis a Callitricho-Batrachlon. Priame zábery biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia boli identifikované v prípade biotopu *91E0 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy o ploche 0,093 ha, čo predstavuje 0,4 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území a biotopu 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky o ploche 0,0342 ha, čo predstavuje 0,015 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území. Celkovo možno hodnotiť vplyv na tieto biotopy ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1), kedy dôjde k priamemu záberu časti biotopu počas výstavby. Počas prevádzky sa žiadny vplyv na dotknuté biotopy nepredpokladá. Ostatné typy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia neboli identifikované, že by mohli byť priamo zasiahnuté realizáciou navrhovanej činnosti. Z celkového počtu druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia, bude 9 druhov (5 druhov hmyzu, 2 druhy obojživelníkov, 2 druhy cicavcov) ovplyvnených, pričom bude prevládať len mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1). Z hľadiska vplyvov ide o likvidáciu vývojových stromov – priamy vplyv (roháč obyčajný, fúzač alpský), o zásah a znečistenie vodného prostredia – priamy vplyv (bystruška potočná), záber/zásah do potravného/reprodukčného biotopu – priamy vplyv (spriadač kostihojový, ohniváčik hadovníkovitý, kunka žltobruchá, mlok karpatský, vydra riečna), vyrušovanie počas stavebných prác/počas prevádzky – nepriamy vplyv (vydra riečna, medveď hnedý). Väčšina ostatných druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia má iné ekologické nároky na život, hľadanie potravy a rozmnožovanie ako je územie, cez ktoré je navrhnutá cyklotrasa. V prípade druhov rastlín, ktoré sú predmetom ochrany, neboli identifikované žiadne negatívne vplyvy, nakoľko tieto neboli počas prieskumu bioty v predmetnom území identifikované alebo v predmetnom území nie sú ekologické predpoklady na ich výskyt. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami.

Navrhovaná činnosť zasahuje do Územia európskeho významu Strečnianske meandre Váhu (SKÚEV0665) v úseku od km 2,075 do km 9,500 a to o celkovej rozlohe 2,3 ha, čo predstavuje 3,5 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia (z toho – 0,75 ha predstavujú existujúce spevnené cesty (32,6 %) a 1,55 ha predstavujú nové zábery biotopov (67,4 %)) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Predmetom ochrany tohto chráneného územia sú 2 typy biotopov a 4 druhy živočíchov. V prípade biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia bude navrhovanou činnosťou zasiahnutý biotop *91E0 Jaseňovo-jelšový podhorský lužný les, ktorý sa v predmetnom území nachádza vo forme maloplošných fragmentov a vytvára komplexy s druhmi charakteristickými pre nížinné lužné lesy, prípadne sa tu primiešavajú druhy zo sutinových a bukových lesných porastov a miestami aj nepôvodné inváznе druhy (neofyty). Záber tohto biotopu má byť na ploche 0,033 ha, čo predstavuje 0,67 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území. Celkovo možno hodnotiť vplyv na tento biotop ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1), kedy dôjde k priamemu záberu časti biotopu počas výstavby mostných objektov, najmä brehového porastu. Počas prevádzky sa žiadny vplyv na dotknutý biotop vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti (cyklodopravnej

trasy) v obidvoch navrhovaných variantoch nepredpokladá. Ostatné typy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia neboli identifikované, že by mohli byť priamo zasiahnuté realizáciou navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Všetky druhy živočíchov (2 druhy rýb a po jednom druhu obojživelníkov a cicavcov), ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia budú navrhovanou činnosťou počas výstavby ovplyvnené a to v obidvoch navrhovaných variantoch, pričom vplyv bol klasifikovaný ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1). Pôjde o zásah a znečistenie časti biotopu – priamy vplyv (hlavátka podunajská, hlaváč bieloplutvý, vydra riečna), o záber biotopu – priamy vplyv (kunka žltobruchá) a o vyrušovanie – nepriamy (vydra riečna) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V širšom okolí od riešeného územia sa nachádzajú ďalšie územia európskeho významu, ktoré boli vyhodnotené ako neovplyvnené a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Dôvodom je najmä vzdialenosť a lokalizácia týchto území od navrhovanej činnosti a žiadne riziko, žeby vplyv počas výstavby alebo prevádzky mohol zasahovať až do týchto území (napr. územia európskeho významu (SKÚEV0930) Lúčanská Fatra vzdialené od riešeného územia cca 2,8 km západným smerom, (SKÚEV0221) Varínka vzdialené od riešeného územia cca 200 m severným smerom, ale oddelené tokom Váhu a SKÚEV0664 Uholníky vzdialené od riešeného územia cca 5,7 km východným smerom) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Celkovo možno konštatovať, že k priamym negatívnym vplyvom bude dochádzať len v minimálnej miere, počas budovania cyklotrasy čiastočným záberom biotopov a biotopov druhov v nových úsekoch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z nepriamych vplyvov k najvýznamnejším patria možné vyrušovanie počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Významné negatívne vplyvy stavby na lokality Natura 2000 lokalizované v širšom okolí riešeného územia neboli identifikované a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami.

Z hľadiska hodnotenia ovplyvnenia integrity a spojitosti (koherencie) celkovej sústavy Natura 2000 nebol preukázaný výskyt významne negatívneho vplyvu v obidvoch navrhovaných variantoch. Projekt navrhovanej cyklodopravnej trasy medzi obcou Strečno a mestom Vrútky preto nebude mať dopad na integritu vyššie uvedených chránených území (Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu alebo iných území tvoriacich sústavu Natura 2000 v okolí) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na základe hodnotenia možno konštatovať, že navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nezasiahne do integrity Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu, t.j. že k žiadnemu novému rozčleneniu (fragmentácii) území Natura 2000 nedôjde a teda nebude narušená ani ich integrita a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Z hľadiska hodnotenia vplyvov na koherenciu (súvislosť, spojitosť) území sústavy Natura 2000, tzn. ekologickú prepojenosť území umožňujúcu zachovanie typov prirodzených biotopov, druhov a biotopov druhov, kde ide o zachovanie krajinných štruktúr umožňujúcich migráciu živočíchov a šírenie rastlín a biotopov medzi územiami Natura 2000, možno konštatovať, že samotná stavba a jej prevádzka svojim charakterom nebude predstavovať prekážku na migračných cestách a nenaruší ich kontinuitu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z vyššie uvedených dôvodov koherencia sústavy Natura 2000 a jednotlivých populácií druhov a typov biotopov komunikujúcich medzi jednotlivými územiami nebude narušená v obidvoch navrhovaných variantoch. S ohľadom na ekologické nároky, akčný rádius, teritóriá a migračnú schopnosť jednotlivých druhov, ktorých biotopy sú predmetom ochrany území Natura 2000, možno konštatovať, že výstavba a prevádzka stavby zachová priestorové prepojenia sústavy Natura 2000 a nebude

mať negatívne vplyvy na koherenciu území Natura 2000 v obidvoch navrhovaných variantoch.

Na základe hodnotenia kumulatívnych vplyvov možno konštatovať, že vplyvy stavby nie sú významne negatívne na predmet ochrany dotknutých území Natura 2000 a navrhovaná činnosť nezasahuje do dotknutých území Natura 2000 tak zásadne, aby spôsobila narušenie ich štruktúr, znehodnotenie predmetov ochrany alebo výrazný pokles v ich populáciách alebo biotopoch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Predpokladá sa, že sa nebudú vyskytovať negatívne kumulatívne vplyvy a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Na zmiernenie identifikovaných ako i ďalších potenciálnych negatívnych vplyvov plánovanej činnosti na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území Natura 2000 sú navrhnuté konkrétne zmierňujúce opatrenia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Za predpokladu realizácie navrhovaných zmierňujúcich opatrení a pri dodržaní ostatných podmienok stanovených príslušnými orgánmi by výstavba a prevádzka cyklodopravnej trasy nemala mať významný negatívny vplyv na dotknuté územia sústavy Natura 2000 a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Riešené ani hodnotené územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s územím zaradeným do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach, z tohto dôvodu bude vplyv navrhovanej činnosti na mokraďové spoločenstvá situované v jej širšom okolí nulový a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Riešené územie navrhovanej činnosti vo viacerých úsekoch ide v súbehu s hranicou chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy – Javorníky alebo doň okrajovo zasahuje a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Riešené územie je v prekryve s ochranným pásmom II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Zároveň navrhovaná cyklodopravná trasa zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany 2. stupňa podzemných vôd v katastri obce Lipovec a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Vplyv navrhovanej činnosti na lokality chránených vodohospodárskych oblastí, ochranné pásma a pásma hygienickej ochrany podzemných/povrchových vôd nachádzajúcich sa v okolí situovania navrhovanej činnosti budú vzhľadom na povahu navrhovanej činnosti v urbanizovanom území málo významné a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Navrhovaná činnosť priamo zasahuje do kostry prvkov územného systému ekologickej stability v danom území a to do biocentra provinciálneho významu Krivánska Malá Fatra a do nadregionálneho biokoridoru vodný tok Váh a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V blízkosti riešeného územia sa nachádzajú ďalšie prvky územného systému ekologickej stability a regionálne biocentrá Kozinské dubiny a Krasňanský luh, biokoridory národného (vodný tok Turiec) alebo regionálneho významu (vodný tok Varínka) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Realizáciou stavby v obidvoch navrhovaných variantoch bude ovplyvnené biocentrum provinciálneho významu Krivánska Malá Fatra, nakoľko navrhovaná činnosť ho priamo pretína v blízkosti chatovej osady Jánošíkovo v dĺžke niekoľkých stoviek metrov. Stavba vyvolá v koridore stavby odstránenie lesnej vegetácie, pričom pôjde o negatívny vplyv na prvok územného systému ekologickej stability a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy na regionálne biocentrá Kozinské dubiny a Krasňanský luh, nakoľko sa tieto lokality nachádzajú 2,0, resp. 0,5 km od trasy situovania navrhovanej činnosti. Cyklodopravná trasa v obidvoch navrhovaných variantoch prekonáva nadregionálny biokoridor vodný tok Váh v miestach existujúcej lávky spájajúcej obce Strečno a Nezbudská Lúčka na začiatku staničenia, v úseku km 2,075, kde trasa prechádza

z katastra obce Nezbudská Lúčka do katastra obce Strečno, v úseku km 6,500 v blízkosti chatovej osady Jánošíkovo a v úseku km 12,350 v katastri mesta Vrútky. Možno konštatovať, že existujúci biokoridor v obidvoch navrhovaných variantoch bude dotknutý v dosahu antropických vplyvov z okolia (dotknuté obce), ale bude dotknutý aj v miestach ochranného pásma Národného parku Malá Fatra, v území európskeho významu Strečnianske meandre Váhu a v tesnej blízkosti maloplošného chráneného územia Národná prírodná rezervácia Krivé. Nakoľko ide o významný hydricko – terestrický biokoridor slúžiaci na migráciu vodných živočíchov a živočíchov viazaných na brehové a lesné porasty (predmety ochrany chránených území NATURA 2000), najmä počas výstavby mostných objektov bude vplyv negatívny, ale dočasný, preto sa odporúča ich realizovanie mimo obdobia neresu rýb a rozmnožovania obojživelníkov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Je potrebné chrániť nielen vlastný tok Váhu, ale spolu s ním aj brehovú vegetáciu a mozaiku pobrežných prirodzených a poloprirodzených lokalít a biotopov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na regionálne biokoridory vodný tok Turiec a Varínka sa negatívne vplyvy stavby nepredpokladajú, nakoľko stavba napriek blízkosti dané biokoridory nepretína, ani do nich nezasahuje a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť sa bude dotýkať aj biokoridorov s miestnym/lokálnym významom, kde možno negatívny vplyv očakávať počas výstavby trasy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Ide o potok Hoskora, ktorý navrhovaná trasa pretína v km 6,890 a Krpeliansky kanál v km 11,470 a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tie podobne ako v prípade rieky Váh budú prekonávané mostnými objektami s dostatočnou výškou a dĺžkou v obidvoch navrhovaných variantoch. Zmiernenie negatívnych vplyvov v obidvoch navrhovaných variantoch je možné len nevyhnutným výrubom a záberom vegetácie a cielenej minimalizácie záberov. Významné negatívne vplyvy sa počas prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nepredpokladajú na prvky územného systému ekologickej stability, stavba nebude tvoriť migračnú bariéru a bude pre živočíšstvo voľne priechodná v obidvoch navrhovaných variantoch.

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie

Existujúca obytná zástavba sa nachádza v blízkosti úsekov trasy v obci Strečno na ul. Sokolská, Športová, SNP, v obci Nezbudská Lúčka, v obci Lipovec na ul. Hoskorná a v meste Vrútky na ul. Sucháčovská, Horná Kružná, Langov dvor, Za mostom a Matušovičovský rad.

Hluková situácia hodnoteného územia je ovplyvňovaná hlavne dopravou z blízkej železničnej trate č. 180 Žilina – Košice, z diaľnice D1 a cesty prvej triedy č. I/18. Hlukové pomery v okolí stavby, na prepravných trasách, v okolí stavebných dvorov budú zhoršené najmä v období výstavby v dôsledku prác stavebných strojov, presunu stavebných materiálov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tento vplyv v obidvoch navrhovaných variantoch bude dočasného charakteru. Nepredpokladá sa výraznejšie narušenie pohody života obyvateľov dotknutých obcí Strečno, Nezbudská Lúčka, Lipovec a mesta Vrútky a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Zvýšenou hlučnosťou môžu byť počas výstavby ovplyvnené niektoré druhy fauny, ktoré sú predmetom ochrany území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu, resp. Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch vzhľadom na svoj charakter cyklodopravná, rekreačno – športová cyklistická trasa nepredstavuje taký zdroj hluku, ktorý by nepriaznivo akusticky ovplyvnil najbližšie trvalo bývajúce obyvateľstvo, resp. okolie trasy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Šírenie vibrácií z posudzovanej činnosti počas jej prevádzky je nepravdepodobné a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Navrhovaná cyklodopravná trasa nebude zdrojom emisií a v riešenom území nevzniknú žiadne nové zdroje znečisťovania ovzdušia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Počas výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch je možné očakávať dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia emisiami produkovanými stavebnými mechanizmami a zvýšenou prašnosťou, ktorá môže byť vhodnými stavebnými postupmi špecifikovanými v projekte organizácie výstavby a opatreniami na stavbe minimalizovaná. Pôjde o vplyv dočasný, časovo obmedzený na samotnú etapu stavebnej činnosti. Nároky na dopravu v obidvoch navrhovaných variantoch súvisia s výstavbou navrhovanej činnosti a závisia od potrieb materiálov a nerastných surovín a odvozu odpadov, ich druhu a množstva, typu vozidiel, ktoré na to majú byť použité a dĺžky trvania vykonávania stavebných prác.

Prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebude pôsobiť rušivo. Obyvatelia nadlimitne ovplyvnení účinkami navrhovanej činnosti neboli identifikovaní v obidvoch navrhovaných variantoch. Obdobie výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch bude späté s pôsobením negatívnych vplyvov v súvislosti so zvýšenou produkciou prašnosti, stavebného hluku najmä v lokalitách so stavebnými dvormi, možné obmedzenia plynulosti premávky a podmieneným narušením pohody a kvality života obyvateľstva v dotknutých obciach. Tieto vplyvy aj vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti nebudú veľmi významné, budú dočasné, limitované len na obdobie výstavby a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z hľadiska produkcie hluku a emisií v obidvoch navrhovaných variantoch sa nepredpokladá nadlimitné ovplyvnenie obyvateľov dotknutých obcí a mesta, resp. návštevníkov a cyklistov. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch bude spĺňať príslušné hygienické limity v zmysle platných všeobecne záväzných právnych predpisov. Z prevádzky navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebudú vznikať odpadové látky takého charakteru a zloženia, aby mohli mať negatívny dopad na zdravotný stav obyvateľov dotknutých obcí a mesta, resp. návštevníkov a cyklistov.

Narušenie pohody a kvality života v blízkosti riešeného územia môže nastať počas stavebnej činnosti. Vplyv výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch možno minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie (napr. čistenie automobilov pri výjazde zo stavebných dvorov, kropenie staveniska počas výkopových prác, kropenie a čistenie chodníkov, komunikácií, kapotovanie zariadení na manipuláciu so sypkými látkami, oplotenie staveniska, dopravné značenia, atď.). Stavenisková doprava v obidvoch navrhovaných variantoch bude využívať už vybudovanú dopravnú infraštruktúru, resp. budú dobudovaný vjazd a to v obci Strečno z existujúcej odstavnej plochy. Vplyvy počas realizácie stavby v obidvoch navrhovaných variantoch budú dočasné, lokálne a časovo obmedzené na samotnú etapu výstavby. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch si nevyžiada asanáciu objektov charakteru obytných budov, rekreačných objektov a pod.

Na základe charakteru stavby možno konštatovať, že prevádzkou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nedôjde pri realizácií príslušných stavebno – technických a dopravno – organizačných opatrení k nadlimitným expozíciám okolitého obyvateľstva ani návštevníkov/cyklistov.

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude mať vplyv na denné osvetlenie a preslnenie okolitých priestorov.

V rámci navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebudú inštalované zariadenia, ktoré by mohli byť zdrojom intenzívneho elektromagnetického, rádioaktívneho či ionizujúceho žiarenia.

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nemá charakter priemyselných prevádzok a zariadení, ktoré by produkovali špecifické toxické látky s negatívnym vplyvom na zdravie dotknutého obyvateľstva.

V rámci navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa nebude narábať s látkami, ktoré by predstavovali priame nebezpečie pre dotknuté obyvateľstvo, pracovníkov a návštevníkov dotknutého územia. Avšak je dôležité v rámci jej výstavby dodržiavať potrebné hygienické požiadavky, požiadavky na bezpečnosť pri práci ako aj pracovné postupy pri manipulácii s technickými zariadeniami.

S realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sú spojené aj riziká katastrofického charakteru. Môže k nim dôjsť v dôsledku rizikových situácií, zlyhaním zariadení alebo ľudského faktora alebo extrémnym pôsobením prírodných síl, čo môže mať za následok materiálne škody, ale aj poškodenie zdravia alebo smrť.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie je navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch prijateľná.

Pri plnom rešpektovaní podmienok bezpečnosti práce, ochrany zdravia pri práci a starostlivosti o zdravé pracovné podmienky, nebude mať realizácia navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch závažný vplyv na obyvateľstvo a jeho zdravie.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, na archeologické náleziská, na paleontologické náleziská a významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch v posudzovanom území nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky v širšom dotknutom území. Realizácia navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch v posudzovanom území neovplyvní štruktúru dotknutých sídiel a ich architektúru. Z pohľadu kultúrnej hodnoty nehmotnej povahy má dotknuté územie v širších vzťahoch v rámci regiónu významnejšie postavenie. Na území realizácie navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa nachádzajú hodnoty, ktoré sú cieľom záujmu obyvateľov širšieho okolia alebo návštevníkov regiónu. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude mať vplyv na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy dotknutých obcí. Priamo na posudzovanej lokalite situovania navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa nenachádzajú žiadne objekty alebo predmety, ktoré by spadali do podmienok pamiatkovej starostlivosti a nie je tu vyhlásená žiadna pamiatková rezervácia alebo zóna, resp. ich ochranné pásma.

Realizácia navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebude mať negatívny vplyv na archeologické náleziská, nakoľko navrhovateľ bude rešpektovať zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade, že počas zemných prác bude nájdené archeologické nálezisko, je podľa vyššie uvedeného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu. Týmto postupom sa minimalizujú negatívne vplyvy na archeologické náleziská a dôjde k zachovaniu cenných nálezísk a historických predmetov a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Výstavbou, resp. prevádzkou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebudú dotknuté paleontologické lokality.

Paleontologické, archeologické náleziská, kultúrno - historické hodnoty ani kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a ani miestne tradície v záujmovom území nebudú realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch v predmetnom území ovplyvnené.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo budú minimálne. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch počas výstavby a prevádzky nebude vo významnej obmedzovať obhospodarovanie poľnohospodársky využívaných pozemkov v jej širšom okolí. V dotknutom území sa nachádzajú rybárske revíry (Váh č. 14 (kaprový lovný revír), Váh č. 15 (lipňový lovný revír), Hoskora (lososovo – pstruhový chovný revír) a Turiec č. 1 (lososovo – lipňový lovný revír s výskytom hlavátky). Úsek rieky Váh od pravostranného prítoku Starohradského potoka v dĺžke cca 500 m v smere toku predstavuje chránenú rybiu oblasť s celoročným zákazom lovu. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch svojou prevádzkou nebude obmedzovať rybárstvo, pričom pri dodržaní požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a v prípade zabránenia havarijných stavov sa negatívne vplyvy na rybné hospodárstvo nepredpokladajú a to v obidvoch navrhovaných variantoch. K menej významnému vplyvu na rybárstvo môže dôjsť v priebehu etapy výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch, najmä mostných objektov, kedy môže dôjsť k znečisteniu vodných biotopov, čo môže mať za následok úhyn rýb v dotknutých chovných a lovných revíroch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Prijatím vhodných technických a bezpečnostných opatrení budú tieto riziká minimalizované. Vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na poľovníctvo neboli identifikované.

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít a rozvoju priemyslu výroby v regióne a neobmedzí územný rozvoj ani podnikateľské zámery susediacich aktivít, priemyselných podnikov, zariadení služieb v jej blízkom a širšom okolí. Negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu neboli identifikované v obidvoch navrhovaných variantoch.

Všetky úseky navrhovanej cyklodopravnej trasy v obidvoch navrhovaných variantoch budú dostupné z existujúcich komunikácií, čím bude zabezpečená údržba trasy ako aj prípadný prístup pre záchranné zložky. Stavba je navrhnutá tak, aby zásahy do existujúcej cestnej siete boli minimálne, väčšina z úseku je vedená mimo vyťažených komunikácií. V etape výstavby navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch budú kladené dopravné nároky na tieto komunikácie v súvislosti so zásobovaním stavby surovinami, presunom materiálov medzi stavebnými dvormi pozdĺž trasy a pod. Intenzity staveniskovej dopravy v obidvoch navrhovaných variantoch sa v súčasnosti nevedia presne charakterizovať, avšak predpokladá sa, že nebudú významné voči existujúcej intenzite dopravy na existujúcich komunikáciách, nespôsobia významné zmeny súčasných dopravných pomerov a ich vplyv bude dočasný, lokálny a časovo obmedzený na etapy výstavby. V rámci stavby v obidvoch navrhovaných variantoch budú použité všetky potrebné bezpečnostné prvky a dopravné značenie v súlade s predpismi - tak, aby bola maximálne zabezpečená plynulosť súvisiacej dopravy. Počas realizácie zemných, búracích a stavebných prác nesmie byť na stavenisku hlavne v lokalitách výskytu biotopov významných z pohľadu ochrany prírody a v chránených územiach skladovaný žiadny stavebný materiál ani výkopová zemina a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Stavba by nemala za predpokladu dodržania všeobecne záväzných právnych predpisov negatívne ovplyvniť prevádzku cestných komunikácií dotknutých obcí ani prevádzku cesty prvej triedy č. I/18, diaľnicu D1, či železničnú trať č. 180 Žilina – Košice a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch nebude obmedzovať súčasnú prevádzku verejnej autobusovej dopravy na priľahlej dopravnej sieti. Vplyv navrhovanej činnosti na prvky štruktúry siete verejnej autobusovej dopravy nie je negatívny. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch bude mať pozitívny vplyv na existujúce cyklotrasy z hľadiska ich

využívania. Vybudovaním novej cyklodopravnej trasy medzi obcou Strečno a mestom Vrútky dôjde k prepojeniu už existujúcich cyklotrás zo Strečna smerom na Žilinu, v obci Lipovec na tzv. „Turčiansku cyklomagistrálu“ a na sieť cyklotrás v meste Vrútky. Zároveň navrhovaná cyklodopravná trasa bude súčasťou veľkého cyklokoridoru spájajúceho regióny Považia s regiónom Turiec s následným pokračovaním na Liptov (súčasť Vážskej cyklotrasy a Vážskej cyklomagistrály) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Okrem turistov a návštevníkov regiónu, ktorí budú danú trasu využívať na cykloturistiku (trasa prechádza mimoriadne atraktívnym prostredím prielomu Váhu cez Malú Fatru), sa predpokladá aj vznik určitej skupiny obyvateľov, ktorí začnú využívať novovybudovanú trasu na dochádzanie za prácou napr. do priemyselnej zóny Strečno zo smeru Lipovec a Vrútky, čím sa vyhnú dopravou nadmerne preťaženej komunikácii prvej triedy I/18 a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Vzhľadom na potrebu dobudovania cyklistickej infraštruktúry medzi Strečnom a Vrútkami a vzhľadom na to, že sa z hľadiska miestneho a regionálneho jedná o stavbu vyššieho významu, ktorej spoločenská potreba je vysoká, možno hodnotiť tento vplyv ako významne pozitívny a spoločensky prospešný a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch bude využívať existujúcu dopravnú infraštruktúru a inžinierske siete v priľahlom území. Realizácia navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch je podmienená inými (ďalšími) nadväzujúcimi stavbami. Ide o pripojenie cyklodopravnej trasy na priľahlú existujúcu dopravnú sieť a existujúce cyklotrasy a inžinierske siete v území. Vplyvy nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry vzhľadom na ich rozsah a funkciu možno hodnotiť ako prijateľné a v území realizovateľné a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

V riešenom území sú prvky rekreácie a cestovného ruchu zastúpené (rieka Váh, chránené územia, hrady Strečno a Starý hrad, prístavisko pltí, kompa, pešie turistické a cykloturistické trasy, atď.). Realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch dôjde k pozitívnemu ovplyvneniu rekreačných a oddychových aktivít a lokalít nachádzajúcich sa v širšom okolí trasovania navrhovanej činnosti, pričom v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch sa predpokladá zmena existujúceho stavu využívania turistických a rekreačných lokalít v dotknutom území. Realizáciou navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch dôjde v dotknutom regióne k rozšíreniu prvkov predovšetkým turistickej cyklistickej infraštruktúry, ktoré v súčasnosti v danom území absentujú. Negatívne vplyvy na služby, prvky rekreácie a cestovného ruchu neboli identifikované, očakávajú sa pozitívne vplyvy súvisiace s rozvojom rekreácie a turistiky v dotknutom území a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

K dotyku stavby s ochrannými pásmami inžinierskych sietí dochádza najmä v zastavaných územiach obcí a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Stavba bola trasovaná tak, aby boli zásahy do inžinierskych sietí minimálne a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V rámci stavby dôjde ku zásahu do vedenia NN a ku zásahu do oznamovacích vedení Slovak Telekom (obe v zastavanom území obce Lipovec). V oboch prípadoch dôjde k prekládke vedení mimo plánovanej trasy. Nepredpokladajú sa negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na existujúci stav infraštruktúry v hodnotenom území navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Pri výstavbe a prevádzke navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch budú dodržané ochranné a bezpečnostné pásma podzemných a nadzemných vedení a stavieb vymedzených príslušnými normami a všeobecne záväznými právnymi predpismi. Z hľadiska porovnania navrhovaných variantov vo vzťahu k vplyvom na urbánny komplex a využívanie zeme sa javí variant 2 ako environmentálne prijateľnejší.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nebude mať významné cezhraničné vplyvy počas svojej realizácie. V prílohe č. 13 zákona je uvedený zoznam činností podliehajúcich medzinárodnému posudzovaniu z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, presahujúce štátne hranice. Navrhovaná činnosť nie je uvedená v predmetnej prílohe a nie je charakterom a ani rozsahom taká, aby jej vplyv na životné prostredie mohol presahovať štátne hranice. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch predstavuje syntézu pomerného zastúpenia analyzovaných vplyvov činností na obyvateľstvo, živú a neživú prírodu, krajinu a hospodárske využívanie prostredia. Z hodnotenia jednotlivých vplyvov v obidvoch navrhovaných variantoch a z ich vzájomného spolupôsobenia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie, ktoré by malo za následok významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole G) „Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností.“ tohto odborného posudku pre navrhovanú činnosť. Ostatné možné vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na životné prostredie sú podrobne popísané v správe o hodnotení činnosti, ako i v predložených stanoviskách subjektov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti v obidvoch navrhovaných variantoch na dotknuté územie boli zdokumentované a vyhodnotené na základe hodnotenia všetkých predložených a dostupných podkladových materiálov, pričom hodnotenie vychádza zo známych údajov o vstupoch a výstupoch navrhovanej činnosti vzhľadom k prírodným zdrojom a zložkám životného prostredia a za súčasného poznania.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Po etape realizácie, v čase prevádzky, sa neočakávajú negatívne vplyvy na vodné živočíchy a pre etapu výstavby sa odporúča nerealizovať výstavbu v blízkosti rieky Váh (mosty a breh) v čase neresenia rýb (v prípade hlavátky podunajskej a hlaváča bieloplutvého, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Strečnianske meandre Váhu, prebieha neresenie v čase marec až máj) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. V prípade rešpektovania navrhovaných zmierňujúcich opatrení neboli identifikované významné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na živočíšstvo vrátane vyhodnotenia vplyvov na predmety ochrany Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

V riešenom území dôjde vo viacerých lokalitách k čiastočnému ovplyvneniu biodiverzity spojeným s výrubom drevín, dočasným a aj trvalým zabratím lesných a nelesných biotopov, brehových porastov aj vodných útvarov a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Tento vplyv je úzko viazaný na navrhovanú trasu a z dlhodobého hľadiska nebude mať zásadne negatívny vplyv na biodiverzitu národnej sústavy chránených území ani území sústavy Natura 2000 a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Navrhovaná činnosť na úseku od 6,5 do 8,5 km okrajovo zasahuje do Národného parku Malá Fatra, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny

v znení neskorších predpisov platí 3. stupeň územnej ochrany prírody a takmer po celej dĺžke od obce Strečno až po staničenie 12,5 km vo Vrútkach prechádza ochranným pásmom Národného parku Malá Fatra, kde v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí 2. stupeň územnej ochrany prírody. V blízkosti navrhovanej trasy sa nachádzajú aj maloplošné chránené územia bez vymedzeného ochranného pásma, do ktorých navrhovaná stavba nezasahuje a platí v nich 4., resp. 5 stupeň územnej ochrany. Ide o národné prírodné rezervácie Starý hrad a Krivé a Prírodnú pamiatku Domašínsky meander. Najvýznamnejším negatívnym vplyvom v prípade zásahu do Národného parku Malá Fatra, resp. do jeho ochranného pásma je zabratie lesných biotopov spojených s výrubom pod chatovou osadou Jánošíkovo a výrub drevín na ľavom brehu Váhu oproti chatovej osade Jánošíkovo popri železničnej trati a vo svahu cesty I/18 (ide o biotopy *91E0 Jaseňovo jelšový podhorský lužný les a 9110 Kyslomilné bukové lesy) a zabratie lúčnych biotopov v blízkosti Prírodnej pamiatky Domašínsky meander. Ide o vplyv trvalý, kedy bude do týchto lokalít vybudovaná cyklotrasa o šírke maximálnej 3,5 m. Medzi dočasné negatívne vplyvy možno zaradiť hluk, prašnosť, staveniskovú dopravu a dočasnú lokalizáciu stavebných dvorov v blízkosti hraníc národného parku. V smere od chatovej osady Jánošíkovo na obec Lipovec dôjde k prekryvu s Národným parkom Malá Fatra, ale trasa v tomto prípade bude vedená po existujúcej asfaltovej spevnenej ceste, pričom zásah do lesných biotopov nebude potrebný. V rámci povoľovania navrhovanej činnosti, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti bude potrebné zabezpečiť ochranu prírodných biotopov súborom opatrení potrebných na zachovanie alebo obnovu priaznivého stavu biotopov európskeho významu a biotopov národného významu. Keďže realizáciou navrhovanej činnosti môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, je na uskutočnenie tejto činnosti potrebný súhlas orgánu ochrany prírody. Pre potreby vydania uvedeného súhlasu je potrebná identifikácia biotopu európskeho významu a biotopu národného významu, popis jeho stavu, mapové vymedzenie hranice biotopu, vymedzenie pozemkov, ak svojím umiestnením a využitím súvisia s realizáciou súboru opatrení potrebných na zachovanie alebo obnovu priaznivého stavu biotopu a určenie relatívnej plochy biotopu európskeho významu k výmere toho istého biotopu v rámci príslušného biogeografického regiónu na území Slovenskej republiky. Na zmenu stavu mokrade, najmä jej úpravu zasypávaním, odvodňovaním, ťažbou tŕstia, rašeliny, bahna a riečneho materiálu, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody okrem vykonávania týchto činností správcom vodného toku v súlade s osobitným predpisom.

Každý, kto buduje vodnú stavbu alebo líniovú stavbu, ktorá môže ohroziť zabezpečenie priaznivého stavu ochrany populácií druhov živočíchov v ich prirodzenom areáli v dôsledku narušenia alebo obmedzenia ich migračných trás, je povinný použiť také riešenie, ktoré zachováva migračnú priechodnosť. Za týmto účelom je povinný na vlastné náklady vykonať opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov v miestach, ktoré sa križujú s ich migračnými trasami, a to zriadenie vhodných stavebných konštrukcií alebo technických zariadení a zabezpečenie ich funkčnosti. Ak je prevádzkou vodnej stavby alebo líniovej stavby ohrozené zabezpečenie priaznivého stavu ochrany populácií druhov živočíchov v ich prirodzenom areáli v dôsledku narušenia alebo obmedzenia ich migračných trás, môže orgán ochrany prírody po dohode s príslušným orgánom štátnej správy rozhodnúť, aby vlastník alebo správca vodnej stavby alebo líniovej stavby na vlastné náklady vykonal opatrenia na obnovu migračnej priechodnosti.

Pre potreby navrhovanej činnosti bolo vypracované primerané posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na sústavu Natura 2000 (EKOJET, s.r.o., 09/2018) podľa ustanovení článku 6(3) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS. Navrhovaná činnosť významne zasahuje do území sústavy Natura 2000

a to do území európskeho významu SKÚEV013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra a SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu. Navrhovaná činnosť zasahuje do Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra (SKCHVÚ013) v úseku od km 2,075 do km 9,500 a to o celkovej rozlohe 2,3 ha, čo predstavuje 0,003 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia. Predmetom ochrany tohto chráneného územia je 26 druhov vtákov, pričom len 5 druhov (rybárik riečny, bocian čierny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý) bude ovplyvnených navrhovanou činnosťou priamo/nepriamo, pričom bol identifikovaný len mierne negatívny/nevýznamný vplyv (-1) a len počas výstavby. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude dochádzať k likvidácii hniezdneho biotopu – priamy vplyv (rybárik riečny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý) a k vyrušovaniu (počas stavebných prác) – nepriamy vplyv (rybárik riečny, bocian čierny, ďateľ hnedkavý, chriašteľ poľný, muchárik sivý). Väčšina druhov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia má iné ekologické nároky na život, hľadanie potravy a rozmnožovanie ako je územie, cez ktoré je navrhnutá cyklotrasa. Nemožno však vylúčiť občasné prelety najmä niektorých dutinových druhov a dravcov. Väčšina identifikovaných vplyvov na živočíšne druhy, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých predmet ochrany sa viaže na biotopy ich výskytu, pobytu, hniezdenia, úkrytu, rozmnožovania a hľadania potravy a teda nie priamej likvidácie druhu. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami.

Navrhovaná činnosť zasahuje do Územia európskeho významu Malá Fatra (SKÚEV0252) v úseku od km 6,700 do km 8,700 od chatovej osady Jánošíkovo do obce Lipovec a to o celkovej rozlohe 0,6 ha, čo predstavuje 0,002 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia (z toho - 0,507 ha predstavujú existujúce spevnené cesty (84,5 %) a 0,093 ha predstavujú nové zábery (15,5 %)). Predmetom ochrany tohto chráneného územia je 26 typov biotopov, 6 druhov rastlín a 21 druhov živočíchov. V prípade biotopov tie budú ovplyvnené priamym dočasným alebo trvalým záberom, pričom ide o biotopy v bezprostrednom kontakte s navrhovanou trasou: *91E0 Jaseňovo – jelšový podhorský lužný les, 6430 Vysokobylinné spoločenstvá na vlhkých lúkach, 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky, 6510 Kyslomilné bukové lesy, 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy a *9180 Lipovo – javorové sutinové lesy.

V predmetnom území sa taktiež nachádza výskyt biotopov európskeho významu 8220 Silikátové skalné steny so štrbinovou vegetáciou i 8110 Silikátové sutiny v montánnom až alpínskom stupni (oba hlavne na pravom brehu Váhu), resp. biotop 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranuncullon fluitantis a Callitricho-Batrachlon. Priame zábery biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia boli identifikované v prípade biotopu *91E0 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy o ploche 0,093 ha, čo predstavuje 0,4 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území a biotopu 6510 Nížinné a podhorské kosné lúky o ploche 0,0342 ha, čo predstavuje 0,015 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území. Celkovo možno hodnotiť vplyv na tieto biotopy ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1), kedy dôjde k priamemu záberu časti biotopu počas výstavby. Počas prevádzky sa žiadny vplyv na dotknuté biotopy nepredpokladá. Ostatné typy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia neboli identifikované, že by mohli byť priamo zasiahnuté realizáciou navrhovanej činnosti. Z celkového počtu druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia, bude 9 druhov (5 druhov hmyzu, 2 druhy obojživelníkov, 2 druhy cicavcov) ovplyvnených, pričom bude prevládať len mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1). Z hľadiska vplyvov ide o likvidáciu vývojových stromov – priamy vplyv (roháč obyčajný, fúzač alpský), o zásah a znečistenie vodného prostredia – priamy vplyv (bystruška potočná), záber/zásah do potravného/reprodukčného biotopu – priamy vplyv (spriadač kostihojový, ohniváčik hadovníkovitý, kunka žltobruchá, mlok karpatský, vydra

riečna), vyrušovanie počas stavebných prác/počas prevádzky – nepriamy vplyv (vydra riečna, medveď hnedý). Väčšina ostatných druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia má iné ekologické nároky na život, hľadanie potravy a rozmnožovanie ako je územie, cez ktoré je navrhnutá cyklotrasa. V prípade druhov rastlín, ktoré sú predmetom ochrany, neboli identifikované žiadne negatívne vplyvy, nakoľko tieto neboli počas prieskumu bioty v predmetnom území identifikované alebo v predmetnom území nie sú ekologické predpoklady na ich výskyt. Väčšina identifikovaných, resp. potenciálnych vplyvov sa viaže na zásahy súvisiace s výrubom drevín, resp. s terénnymi úpravami a činnosťami majúcimi vplyv na vodné prostredie. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami.

Navrhovaná činnosť zasahuje do Územia európskeho významu Strečnianske meandre Váhu (SKÚEV0665) v úseku od km 2,075 do km 9,500 a to o celkovej rozlohe 2,3 ha, čo predstavuje 3,5 % z celkovej rozlohy tohto chráneného územia (z toho – 0,75 ha predstavujú existujúce spevnené cesty (32,6 %) a 1,55 ha predstavujú nové zábery biotopov (67,4 %)) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Predmetom ochrany tohto chráneného územia sú 2 typy biotopov a 4 druhy živočíchov. V prípade biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia bude navrhovanou činnosťou zasiahnutý biotop *91E0 Jaseňovo-jelšový podhorský lužný les, ktorý sa v predmetnom území nachádza vo forme maloplošných fragmentov a vytvára komplexy s druhmi charakteristickými pre nížinné lužné lesy, prípadne sa tu primiešavajú druhy zo sutinových a bukových lesných porastov a miestami aj nepôvodné inváze druhy (neofyty). Záber tohto biotopu má byť na ploche 0,033 ha, čo predstavuje 0,67 % z celkovej plochy tohto biotopu v tomto chránenom území. Celkovo možno hodnotiť vplyv na tento biotop ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1), kedy dôjde k priamemu záberu časti biotopu počas výstavby mostných objektov, najmä brehového porastu. Počas prevádzky sa žiadny vplyv na dotknutý biotop vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti (cyklodopravnej trasy) v obidvoch navrhovaných variantoch nepredpokladá. Ostatné typy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia neboli identifikované, že by mohli byť priamo zasiahnuté realizáciou navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Všetky druhy živočíchov (2 druhy rýb a po jednom druhu obojživelníkov a cicavcov), ktoré sú predmetom ochrany tohto chráneného územia budú navrhovanou činnosťou počas výstavby ovplyvnené a to v obidvoch navrhovaných variantoch, pričom vplyv bol klasifikovaný ako mierne negatívny nevýznamný vplyv (-1). Pôjde o zásah a znečistenie časti biotopu – priamy vplyv (hlavátka podunajská, hlaváč bieloplutvý, vydra riečna), o záber biotopu – priamy vplyv (kunka žltobruchá) a o vyrušovanie – nepriamy (vydra riečna) a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

V širšom okolí od riešeného územia sa nachádzajú ďalšie územia európskeho významu, ktoré boli vyhodnotené ako neovplyvnené a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Dôvodom je najmä vzdialenosť a lokalizácia týchto území od navrhovanej činnosti a žiadne riziko, žeby vplyv počas výstavby alebo prevádzky mohol zasahovať až do týchto území (napr. územia európskeho významu (SKÚEV0930) Lúčanská Fatra vzdialené od riešeného územia cca 2,8 km západným smerom, (SKÚEV0221) Varínka vzdialené od riešeného územia cca 200 m severným smerom, ale oddelené tokom Váhu a SKÚEV0664 Uholníky vzdialené od riešeného územia cca 5,7 km východným smerom) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Celkovo možno konštatovať, že k priamym negatívnym vplyvom bude dochádzať len v minimálnej miere, počas budovania cyklotrasy čiastočným záberom biotopov a biotopov druhov v nových úsekoch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z nepriamych vplyvov k najvýznamnejším patria možné vyrušovanie počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Významné negatívne vplyvy stavby na lokality Natura 2000

lokalizované v širšom okolí riešeného územia neboli identifikované a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami. Z hľadiska hodnotenia ovplyvnenia integrity a spojitosti (koherencie) celkovej sústavy Natura 2000 nebol preukázaný výskyt významne negatívneho vplyvu v obidvoch navrhovaných variantoch. Projekt navrhovanej cyklodopravnej trasy medzi obcou Strečno a mestom Vrútky preto nebude mať dopad na integritu vyššie uvedených chránených území (Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu alebo iných území tvoriacich sústavu Natura 2000 v okolí) a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na základe hodnotenia možno konštatovať, že navrhovaná činnosť v obidvoch navrhovaných variantoch nezasiahne do integrity Chráneného vtáčieho územia Malá Fatra a území európskeho významu Malá Fatra a Strečnianske meandre Váhu, t.j. že k žiadnemu novému rozčleneniu (fragmentácii) území Natura 2000 nedôjde a teda nebude narušená ani ich integrita a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

Z hľadiska hodnotenia vplyvov na koherenciu (súvislosť, spojitosť) území sústavy Natura 2000, tzn. ekologickú prepojenosť území umožňujúcu zachovanie typov prirodzených biotopov, druhov a biotopov druhov, kde ide o zachovanie krajinných štruktúr umožňujúcich migráciu živočíchov a šírenie rastlín a biotopov medzi územiami Natura 2000, možno konštatovať, že samotná stavba a jej prevádzka svojim charakterom nebude predstavovať prekážku na migračných cestách a nenaruší ich kontinuitu a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Z vyššie uvedených dôvodov koherencia sústavy Natura 2000 a jednotlivých populácií druhov a typov biotopov komunikujúcich medzi jednotlivými územiami nebude narušená v obidvoch navrhovaných variantoch. S ohľadom na ekologické nároky, akčný rádius, teritóriá a migračnú schopnosť jednotlivých druhov, ktorých biotopy sú predmetom ochrany území Natura 2000, možno konštatovať, že výstavba a prevádzka stavby zachová priestorové prepojenia sústavy Natura 2000 a nebude mať negatívne vplyvy na koherenciu území Natura 2000 v obidvoch navrhovaných variantoch.

Na základe hodnotenia kumulatívnych vplyvov možno konštatovať, že vplyvy stavby nie sú významne negatívne na predmet ochrany dotknutých území Natura 2000 a navrhovaná činnosť nezasahuje do dotknutých území Natura 2000 tak zásadne, aby spôsobila narušenie ich štruktúr, znehodnotenie predmetov ochrany alebo výrazný pokles v ich populáciách alebo biotopoch a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Predpokladá sa, že sa nebudú vyskytovať negatívne kumulatívne vplyvy a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Na zmiernenie identifikovaných ako i ďalších potenciálnych negatívnych vplyvov plánovanej činnosti na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území Natura 2000 sú navrhnuté konkrétne zmierňujúce opatrenia a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Za predpokladu realizácie navrhovaných zmierňujúcich opatrení a pri dodržaní ostatných podmienok stanovených príslušnými orgánmi by výstavba a prevádzka cyklodopravnej trasy nemala mať významný negatívny vplyv na dotknuté územia sústavy Natura 2000 a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Riešené ani hodnotené územie navrhovanej činnosti nie je v prekryve s územím zaradeným do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach, z tohto dôvodu bude vplyv navrhovanej činnosti na mokraďové spoločenstvá situované v jej širšom okolí nulový a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Riešené územie navrhovanej činnosti vo viacerých úsekoch ide v súbehu s hranicou chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy – Javorníky alebo doň okrajovo zasahuje a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Riešené územie je v prekryve s ochranným pásmom II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Zároveň navrhovaná cyklodopravná

trasa zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany 2. stupňa podzemných vôd v katastri obce Lipovec a to v obidvoch navrhovaných variantoch. Vplyv navrhovanej činnosti na lokality chránených vodohospodárskych oblastí, ochranné pásma a pásma hygienickej ochrany podzemných/povrchových vôd nachádzajúcich sa v okolí situovania navrhovanej činnosti budú vzhľadom na povahu navrhovanej činnosti v urbanizovanom území málo významné a to v obidvoch navrhovaných variantoch.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia, charakter navrhovanej činnosti a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení činnosti, stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti a ich vyhodnotenie, výsledok spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, výsledok odborného posudku k navrhovanej činnosti, po konzultáciách a za súčasného stavu poznania

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti *„Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo cestného telesa I/18 (cyklodopravná trasa)"* za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch príslušnej projektovej dokumentácie v rámci povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Platnosť tohto záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Toto záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant.

V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa v správe o hodnotení činnosti porovnávali nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) a navrhované 2 realizačné varianty (označené ako 1 a 2), tak ako je to popísané v kapitole II. „Základné údaje o navrhovanej činnosti“, časti 6. „Stručný opis technického a technologického riešenia“ tohto záverečného stanoviska.

Z priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné súhlasiť s realizáciou navrhovaného realizačného variantu 2, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska, keďže je environmentálne prijateľný a s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch príslušnej projektovej dokumentácie v rámci povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, správy o hodnotení činnosti, záznamu zo spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti ako i z predložených stanovísk subjektov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa odporúčajú pre realizácie a likvidácie navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky, ktoré je potrebné dodržiavať:

- Pri vykonávaní zemných prác prijať účinné opatrenia na zamedzenie prípadného úniku ropných látok zo strojných mechanizmov a riešenie prípadných havarijných stavov.
- Pre objekty 203.1 a 203.2 (lávky vo svahu cesty I/18), vo vzťahu k stabilite svahu cesty I. triedy (cesty I/18), predložiť technické riešenie zakladania predmetných objektov správcovi komunikácií - Slovenskej správe ciest s následným rešpektovaním ich pripomienok.
- Realizácia predmetných objektov z cesty I/18 s určitým dopravným obmedzením na ceste I. triedy sa pripúšťa, rozhodne však nie obojsmerné vedenie v jednom jazdnom pruhu a to pred uvedením diaľničného úseku D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala do užívania.
- Zrealizovať zvislé a vodorovné dopravné značenie, ako aj zvážiť inštaláciu svetelnej signalizácie, ktorá by mohla napomôcť k zabezpečeniu bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej dopravy a to hlavne v situáciách nájazdov a výjazdov z kompy, ktorí by v danom čase mali prednosť pred ostatnými účastníkmi dopravy a tým by sa predišlo kolíziám jednotlivých účastníkov cestnej dopravy.
- Realizácia a prevádzka navrhovanej činnosti musí byť zabezpečená tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej dopravy v zmysle požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, ale hlavne „najslabších účastníkov a to chodcov a cyklistov“.
- Pri spätnej rekultivácii plôch dočasného záberu (stavebné dvory a podobne), zvlášť v chránených územiach a v ich blízkosti, prijať účinné opatrenia o. i. na dôslednú obnovu biologických vlastností pozemkov s cieľom zabrániť uchyteniu a šíreniu inváznych a rozpínavých rastlín.
- Vo vzťahu ku navrhovanému stavebno-technickému riešeniu lávok, ktoré majú premosťovať Váh poniže Hradského a pri Jánošíkove i Krpeliansky kanál pri Lipovci sa odporúča realizovať také ich stavebno-technické riešenia, ktoré by minimalizovali

možné kolízie migrujúcich či preletujúcich vtákov (zvlášť telesne väčších vodných druhov, pre ktoré je tu Váh nadregionálne významným migračným koridorom aj zdrojom potravy) s ich konštrukciami.

- Mostné konštrukcie realizovať tak, aby boli zabezpečené čo najlepšie možnosti pre prelet migrujúceho vtáctva.
- V rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov zvážiť v km 1,620 premiestnenie stavebného dvora, resp. zlúčenie so stavebným dvorom pre SO 202.
- Vypracovať Projekt organizácie výstavby, Plán riadenia stavebnej dopravy, Plán environmentálneho a sociálneho manažmentu, Plán monitoringu životného prostredia, Plán ochrany Biodiverzity, Plán ochrany pred hlukom a vibráciami, plán BOZP a Plán riadenia kvality projektu.
- V rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov zvážiť v km 2,200 - 2,300 zmenu konštrukcie cca 100 m úseku cyklotrasy za lávkou SO 202 a zväčšiť polomery výjazdu z lávky, avšak za podmienky, že s uvedeným riešením bude súhlasiť Slovenská správa ciest, nakoľko by išlo o zásah do jestvujúceho oporného múra cesty I/18, čo by malo byť podložené aj statickými výpočtami, inžiniersko-geologickým prieskumom a súhlasom správcu povodia.
- V rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov zvážiť v km 3,750 - 4,550 úpravu trasy aspoň na prietok Q_{10}.
- Výruby lesných porastov a nelesnej drevinnej vegetácie uskutočniť v termínoch od 01. 10. do 31. 03. a len v nevyhnutnom rozsahu, určenom tak, aby nenarúšali iba priamu trasu, prípadne neohrozovali cyklistov, pričom dreviny s trvalými hniezdami (dutinami) a staré dreviny ako potenciálne generačné stromy druhov hmyzu, ktoré sú predmetom ochrany okolitých ÚEV ponechať, prípadne zabezpečiť ich stabilitu, aby neohrozovali bezpečnosť cyklistov a obchádzať ich (ak je to stavebno-technicky možné).
- Popri cyklodopravnej trase realizovať doplňujúcu líniovú výsadbu domácich druhov drevín.
- Zlepšiť možnosti hniezdenia dutinových hniezdičov a netopierov osadením 40 hniezdnych búdok pre dutinových hniezdičov a 10 búdok pre netopiere ďalej od línie cyklodopravnej trasy.
- Ponechať extenzívne využívané a močaristé lúky, ruderálne biotopy lúčneho charakteru, pozdĺž cyklodopravnej trasy bez zásahu (okrem odstránenia inváznych druhov rastlín) a nevykonávať zmeny druhu pozemkov trvalo trávnatých pozemkov a neaplikovať žiadne chemické postreky (insekticídy, rodenticídy, pesticídy) na lúkach a ostatných pozemkoch pozdĺž cyklodopravnej trasy.
- Mostné konštrukcie realizovať tak, aby boli zabezpečené čo najlepšie možnosti pre prelet vtákov (dostatočná výška konštrukcií nad hladinou vodného toku cca 5 – 7 m nad normálnou hladinou Váhu, ochranné pletivo alebo steny z obidvoch strán vozovky bezpečnostnej výšky, reflexné prvky) a vytvoriť na brehoch priestory pre suchý prechod popod mosty a lávky.
- Zlepšiť možnosti hniezdenia rybárika riečneho osadením 5 hniezdnych búdok pre tento druh na miestach po dohode s ŠOP SR.
- Stavebné práce realizovať mimo obdobia migrácie a rozmnožovania obojživelníkov (marec – apríl).
- V prípade nutného zásahu do brehových porastov tento minimalizovať len na nevyhnutné stiesnené miesta a na výstavby premostení.

- Pred začatím samotných stavebných prác vykonať prieskum obojživelníkov v období ich migrácie. V prípade ich výskytu zabezpečiť v spolupráci so ŠOP SR ich transfer na vhodné lokality a v mieste križovania migračnej trasy obojživelníkov so stavbou zabezpečiť počas výstavby, ako aj počas stavby ich bezpečný prechod (podchodové rúry) alebo fyzický prenos na reprodukčné lokality.
- Zamedziť vstup vydry na mostné konštrukcie zábranami.
- V rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov zvážiť v km 4,700 - 5,500 realizáciu cyklodopravnej trasy (lávka vo svahu cesty I/18, objekt SO 203.1 a lávka vo svahu železničnej trate, objekt SO 203.2) v inom technicko-stavebnom riešení vzhľadom na potenciálne ohrozenie obmedzovania plynulosti cestnej premávky na ceste I/18 v období výstavby, predpoklad dokončenia výstavby a sprevádzkovania úseku diaľnice D1 v úseku Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že v predmetnom úseku počas jeho výstavby bude z najväčšou pravdepodobnosťou potrebné zhotovenie dočasnej prístupovej cesty, ktorá by sa mohla stať po stavebnotechnických úpravách trvalou. V neposlednom rade by takéto riešenie predstavovalo finančne menej náročnú výstavbu, došlo by k zníženiu rozsahu výrubu drevín v danom úseku, pričom využitie tohto úseku pre potreby záchranných zložiek a správcom povodia je prijateľné. Uvedené je však možné brať do úvahy iba v prípade, že s takýmto riešením budú súhlasiť správcovia dotknutej dopravnej infraštruktúry, správca povodia a príslušný orgán ochrany prírody vzhľadom na situovanie chránených území a možnosti ovplyvnenia vodných organizmov, resp. druhov viazaných na vodné prostredie, pričom pre potreby výstavby bude musieť byť spracovaný povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby, Havarijný plán pre prípad úniku nebezpečných látok a mimoriadneho ohrozenia kvality povrchových alebo podzemných vôd, inžiniersko-geologický prieskum, modelovanie správania sa rieky Váh pri rôznych výškach hladiny a rôznych prietokoch, resp. povodňových stavov s prihliadnutím na trasovanie prúdnice a silu vodnej erózie a možnosti tvorby geodynamických javov a v neposlednom rade na stabilitu navrhovaného násypu, jeho zhutnenie, založenie a zastabilizovanie. Uvedené je úzko spojené so statickými výpočtami a z hľadiska ochrany prírody je potrebné mať potrebný súhlas príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny. Uvedené sú podmienky za akých by bolo navrhované riešenie akceptovateľné v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.
- Spracovať inžiniersko-geologický prieskum a dendrologický prieskum drevín určených na výrub v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.
- Spracovať povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby a Havarijný plán pre prípad úniku nebezpečných látok a mimoriadneho ohrozenia kvality povrchových alebo podzemných vôd.
- V rámci inventarizácie biotopov uviesť presné situovanie zasiahnutých biotopov, ich názvy a rozsah zásahu.
- Pred začiatkom výkopových prác vytýčiť a overiť všetky existujúce podzemné siete technickej infraštruktúry. Akékoľvek zemné práce musia byť vykonávané so zvýšenou opatrnosťou, aby nedošlo k porušeniu sietí a ich izolácie.
- Výkopové práce v blízkosti drevín vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať.
- Skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach staveniska minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch, silách a pod.
- Zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska, čistenie prístupovej komunikácie na výjazde mechanizmov zo stavebných dvorov.

- Pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií a zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi, oplachtením stavby pri realizácii prašných stavebných činností.
- Na zemné práce používať modernú techniku s čo najnižším certifikovaným akustickým výkonom.
- Vylučuje sa používanie zastaraných stavebných strojov bez platného osvedčenia o akustických emisiách.
- Neprevádzkovať ťažké stavebné stroje a mechanizmy vo večernej a nočnej dobe.
- Vhodným spôsobom vopred oznámiť obyvateľom v okolitej obytnej zástavbe úmysel vykonávať hlučné operácie.
- Stacionárne alebo dočasné zdroje vibrácií v etape výstavby (napr. ťažké stavebné mechanizmy) eliminovať výberom vhodného typu mechanizácie s nízkou intenzitou účinku vibrácie a situovanie stavebného stroja na stavenisku.
- Zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a nezhoršovali kvalitu povrchových a podzemných vôd dotknutej lokality.
- Zabezpečiť a v priebehu výstavby dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov.
- Zabezpečiť bezporuchovú prevádzku technologických celkov a obslužných zariadení a ďalšie preventívne opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.
- Akékoľvek zásahy do vodných tokov a brehov (výstavba mostných objektov), ktoré budú vyžadovať manipuláciu s dnovým substrátom alebo zakalenie toku, realizovať mimo obdobia neresu rýb a reprodukcie obojživelníkov (marec – máj).
- Zabezpečiť, aby likvidácia drevnej hmoty z dotknutého pozemku bola realizovaná odvozom. Pálenie a drvenie je neprípustné. V prípade lesných biotopov ponechať časť mŕtvej drevnej hmoty v dotknutých lokalitách ako substrát pre rozmnožovanie zriedkavých druhov hmyzu, ktoré sú predmetom ochrany v ÚEV Malá Fatra.
- Zabezpečiť dôkladné odstránenie inváznych druhov rastlín v polohe cyklodopravnej trasy a v rámci dočasného a trvalého záberu stavby.
- Zabezpečiť monitoring šírenia inváznych a expanzívnych druhov kvalifikovaným odborníkom aspoň 2 x počas vegetačnej sezóny (jar, leto) po dobu minimálne 3 rokov od skončenia výstavby a po prípadnej detekcii inváznych druhov zabezpečiť ich odstránenie podľa postupov v súlade s prílohou č. 2 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a tak zabrániť ich šíreniu.
- Zabezpečiť priechodnosť stavby pre migrujúce živočíchy v čase ich migrácie naprieč trasou k vode a späť do lesov alebo iných biotopov.
- Zabezpečiť dôslednú rekultiváciu a revitalizáciu degradovaných priestorov v dôsledku stavebných aktivít, najmä v lokalitách výstavby mostov a oporných múrov a v lokalitách stavebných dvorov.
- Vegetačnými úpravami pri ukončovaní stavby zvýšiť celkovú ekologickú stabilitu územia a to nielen v okolí stavby, resp. trasy cesty, ale aj v rámci širšieho územia.
- Rekultivačné a revitalizačné práce naplánovať a vykonať tak, aby sa posilnili prvky kostry ÚSES (biocentrá, trasy biokoridorov a pod.) a uchovala sa tak funkčná kostra ÚSES.

- Spracovať vhodné návrhy pre úpravy v krajine - vykonať vegetačné úpravy na svahoch telesa cyklochodníka, náhradné výsadby prispejú k zvýšeniu ekologickej stability územia.
- Každý zásah, resp. úprava toku rôznou mierou zasiahne do pôvodných vodných spoločenstiev, a tým aj do spoločenstiev rýb, ktoré majú na prirodzený vodný režim fylogeneticky vytvorené najmä reprodukčné adaptácie s relatívne malou mierou prispôsobovať sa novým podmienkam. Z toho dôvodu je potrebné minimalizovať zásahy do koryta rieky Váh, najmä v lokalitách výstavby mostných objektov.
- Mostné objekty zabezpečiť dobre viditeľnými ochrannými prvkami proti nárazu vtákov.
- Zabezpečiť kvalifikovaný environmentálny dozor počas výstavby na ochranu lokalít národnej sústavy chránených území, území sústavy Natura 2000, prvkov ÚSES, ostatných ekostabilizačných prvkov, ako aj jednotlivých taxónov flóry a fauny.
- Vzniknutý odpad z výkopových a búracích prác monitorovať na prítomnosť škodlivých látok.
- Realizátor navrhovanej stavby umiestni informačné a výstražné tabule nabádajúce k udržiavaniu poriadku v prírodnom prostredí.
- Pohyb stavebných mechanizmov počas výstavby obmedziť výlučne na vlastnú stavbu, manipulačné pásy a určené prístupové komunikácie.
- Počas výstavby navrhovanej činnosti obmedziť výrub drevín a likvidáciu ostatnej vegetácie na nevyhnutnú mieru.
- Dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením v súlade s STN 83 7010.
- Po ukončení stavebných prác vykonať rekultiváciu použitých plôch a náhradnú výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou a na plochách určených príslušným orgánom ochrany prírody, rekonštruovať narušené brehové porasty.
- Zabezpečiť ochranu malého vodného toku (Hoskora), monitorovať stav biotopov a druhov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ najmenej 3 roky po uvedení hodnoteného úseku cyklodopravnej trasy do prevádzky.
- Monitorovať stav biotopov a druhov, ktoré sú predmetmi ochrany dotknutých území sústavy NATURA 2000 najmenej 3 roky po uvedení hodnoteného úseku cyklodopravnej trasy do prevádzky.
- Venovať zvýšenú pozornosť hodnotným biotopom vyskytujúcim sa v trvalom a dočasnom zábere stavby a sledovať ich stav už počas výstavby a v prípade potreby operatívne zasahovať, aby sa redukcia významných biotopov udržala len v rozsahu pôsobenia priamych vplyvov. Reálne totiž možno predpokladať nepriame ovplyvnenie všetkých dotknutých biotopov kolonizáciou expanzívnych druhov rastlín, hrozí riziko vzniku nových ruderálnych biotopov.
- Náhradnú výsadbu drevín realizovať z pôvodných domácich drevín a z miestnych sadovníckych zariadení a škôlok.
- Minimalizovať zásah do brehových porastov a obmedziť devastáciu brehov.
- Pri menších vodných tokoch zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku pre zver viažucu sa na vodné prostredie.
- V projekte organizácie výstavby v maximálne možnej miere situovať prístupové komunikácie mimo osobitne chránené územia.
- V chránených územiach podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov môžu byť stavebné dvory umiestnené nasledovne :
  Stavebný dvor č. 1 – podľa návrhu uvedeného v správe o hodnotení

Stavebný dvor č. 2 – medzi železničnými mostami trate č. 180 (v porovnaní s pôvodným návrhom, stavebný dvor presunúť na opačnú stranu, za železničné mosty v smere do mesta Vrútky)
Stavebný dvor č. 3 – žeriav a manipulačnú plochu vrátane medziskladu stavebného materiálu umiestniť pri poľnej ceste, priamo v mieste stavby mostu a zvyšné zariadenie stavebného dvora (unimobunky, kancelária, sklad, sociálne zariadenie) umiestniť mimo záplavového územia na mieste stavebného dvora č. 2, v zmysle vyššie uvedeného. Konkrétne podmienky zriadenia stavebného dvora konzultovať so zástupcami územne príslušnej ŠOP SR, Správy NP Malá Fatra pred realizáciou stavby.
Stavebný dvor č. 4 – umiestniť pod parkoviskom na ceste I/18.
Stavebný dvor č. 5 – podľa návrhu v správe o hodnotení.
Stavebný dvor č. 6 – lokalizovať na nasledovných miestach : žeriav a príslušnú manipulačnú plochu vrátane „medziskladu“ stavebného materiálu umiestniť pri osade Jánošíkovo priamo v mieste stavby mostu a zvyšné zariadenie stavebného dvora (unimobunky, kancelária, sklad, sociálne zariadenie) umiestniť na mieste existujúceho drevoskladu, resp. na základe dohody so zástupcami ŠOP SR, Správa NP Malá Fatra, pred realizáciou stavby.
Stavebný dvor č. 7 – umiestniť pri existujúcom drevosklade v časti stavebného dvora č. 6, resp. na základe dohody so zástupcami územne príslušného útvaru ŠOP SR, Správy NP Malá Fatra pred realizáciou stavby.
Stavebné dvory č. 8, 9, 10, 11 – podľa návrhu v správe o hodnotení.

- Pri krížení vodných tokov je nutné dbať na ponechanie prirodzeného charakteru koryta a brehov.
- Nespevňovať korytá malých vodných tokov, v prípade nutnosti použiť iba kamenný zához, kameňovú drvinu alebo gabióny.
- Realizovať podmostie navrhnutých mostov tak, aby bola prekonateľná pre živočíchy.
- Počas výstavby mostných objektov v toku Váhu navrhnúť taký spôsob výstavby, aby bolo minimalizované zakalenie vody počas stavby.
- V mieste kríženia s vodnými tokmi a ťahovými cestami obojživelníkov je nutné počas výstavby zachovať možnosť migrácie pre obojživelníky bez rizika stretu so stavebnou technikou.
- Na celej stavbe bezodkladne zasypávať vzniknuté depresie, ktoré by sa mohli naplniť vodou a lákať tak na rozmnožovanie niektoré druhy obojživelníkov.
- Navrhnúť opatrenia, aby pri zaplavení chodníka minimalizovalo jeho poškodenie, pričom všetky mostné objekty realizovať podľa požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a platných STN a príslušných orgánov a správcov a v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov vykonať detailné posúdenie prietočných profilov a výšok hladín pri jednotlivých stavoch.
- Pokiaľ to bude možné z bezpečnostného hľadiska, minimalizovať osvetlenie stavebných dvorov a priestoru samotnej stavby v noci. Zabráni sa tým zbytočnému lákaniu nočného hmyzu na svetlo.
- Rešpektovať a nepoškodzovať migračné zábrany pre obojživelníky, ktoré boli osadené po oboch stranách diaľničného telesa D1 v tesnej blízkosti komunikácie Vrútky - Lipovec.
- Počas výstavby navrhovanej činnosti monitorovať okolie realizácie navrhovanej činnosti (územie, kde je dosah vplyvov zo stavebnej činnosti) na prítomnosť druhov, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území NATURA 2000 a v prípade zistenia takýchto druhov vykonať adekvátne opatrenia.
- Počas stavebných prác a prevádzky navrhovanej činnosti rešpektovať a dodržiavať normy, technické a technologické postupy a bezpečnosť práce v súlade s platnými

všeobecne záväznými predpismi platnými na území Slovenskej republiky a Európskej únie.

- Dodržiavať všetky všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa výstavby, prevádzky a likvidácie navrhovanej činnosti.
- Realizovať a dodržiavať opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ktoré sú uvedené v rámci správy o hodnotení činnosti.
- Realizovať navrhovaný monitoring a poprojektovú analýzu.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Podľa zákona č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí má každý, kto svojou činnosťou znečisťuje alebo poškodzuje životné prostredie alebo kto využíva prírodné zdroje, povinnosť zabezpečovať sledovanie tohto pôsobenia a poznať jeho možné dôsledky a na vlastné náklady a poskytovať o nich informácie. Predmetom záujmu monitorovacieho systému sú tie zložky životného prostredia, pri ktorých prevádzka navrhovanej činnosti spôsobí kvantifikovateľnú zmenu charakteristík. Účelom monitorovacieho a informačného systému je vlastným sledovaním (monitoringom) a preberaním z jestvujúcich informačných zdrojov získavať údaje o vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a získané údaje spracovávať. Cieľom monitorovania je sledovanie a porovnanie reálnych vplyvov prevádzky navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj overenie zapracovania a funkčnosti navrhnutých opatrení a v prípade nutnosti tvorbou dodatočných opatrení. Prevádzka navrhovanej činnosti sa bude realizovať na základe vydaných právoplatných rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. V týchto rozhodnutiach povoľujúci orgán stanoví podmienky, ktoré navrhovateľ musí dodržať. V rámci platných všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti nakladania s odpadmi, stavebného poriadku a územného plánovania, ochrany prírody a krajiny, ochrany zdravia obyvateľstva, pracovného prostredia, podmienok na prácu a bývanie, ochrany vôd, pôd, ovzdušia a horninového prostredia sú stanovené aj kontrolné mechanizmy a kompetencie jednotlivých orgánov štátnej správy. Tieto sú dostatočné do tej miery, aby zaregistrovali nesúlad prevádzky navrhovanej činnosti so stanovenými podmienkami. Zmyslom monitorovania je zachovať environmentálny vplyv na navrhovanú činnosť aj v rámci jej povoľovania podľa osobitných predpisov a počas jej výstavby a prevádzky.

V rámci environmentálneho monitoringu prevádzky navrhovanej činnosti sa odporúča sledovať správnu realizáciu opatrení na minimalizáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, ktoré by mali vykonávať príslušní odborní špecialisti, špecializované organizácie a orgány štátnej správy, ako je to stanovené vo všeobecne záväzných právnych predpisoch v danej oblasti. V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na dodržiavanie podmienok ochrany zdravia pri práci, požiarno-bezpečnostných predpisov a pod.

Navrhované opatrenia by sa mali stať logickou súčasťou následného procesu povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a ich realizácia a funkčnosť by mala byť overená povoľujúcim orgánom pred udelením príslušných povolení podľa osobitných predpisov a počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. S ohľadom na parametre navrhovanej činnosti a prostredia, v ktorom sa má nachádzať a na základe identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ich predpokladanej

miery pôsobenia na životné prostredie a navrhnutých zmierňujúcich opatrení sú v rámci v kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časti 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska navrhnuté monitorovania (meranie, sledovanie a vyhodnocovanie) zložiek životného prostredia. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa odporúča aj vykonávať monitoring dodržiavania postupov nakladania s odpadmi v súlade s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi a VZN v oblasti odpadového hospodárstva na lokálnej až národnej úrovni, dodržiavania podmienok vydaných povolení, súhlasov a vyjadrení podľa všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a povoľujúceho orgánu. Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povoľujúci orgán s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko z procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti, v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk ku správe o hodnotení činnosti.

Výsledky o akceptovaní uvádza tabuľka, ktorá je uvedená v kapitole VII. „Odôvodnenie záverečného stanoviska“, časti 2. „Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou a ktorá vychádza z celkového hodnotenia navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, pričom detailnejší popis uvedených stanovísk ku správe o hodnotení činnosti je uvedený v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení.“ tohto záverečného stanoviska. Akceptované pripomienky sú uvedené kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť je vypracované podľa § 37 zákona na základe správy o hodnotení činnosti, stanovísk k nej a ich vyhodnotenia, záznamu

zo spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií.

Pri hodnotení a vypracovaní záverečného stanoviska príslušný orgán postupoval podľa ustanovení zákona. Príslušný orgán dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov, dotknutej verejnosti a expertov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zvážili sa riziká navrhovaných variantov z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante 2 za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska. Zároveň bolo preukázané, že realizácia navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante 2 je realizovateľná za dodržania požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by preukazovali nedodržanie všeobecne záväzných právnych predpisov realizáciou navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante 2 z hľadiska požiadaviek týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, resp. by závažným spôsobom zhoršovali alebo ohrozovali súčasný stav životného prostredia v posudzovanej lokalite. Pri realizácii a dodržiavaní navrhnutých opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska nie je ani predpoklad ohrozovania zdravia zamestnancov, obyvateľov, užívateľov a návštevníkov navrhovanej činnosti a blízkeho okolia tam, kde je preukázaný vplyv navrhovanej činnosti počas jej výstavby a prevádzky. Taktiež nie je predpoklad dlhodobého a výrazného ohrozenia jednotlivých zložiek životného prostredia. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Pri odsúhlasení navrhovaného variantu 2 navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické kritériá a vplyvy na prírodné prostredie, ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Z výsledku posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné odsúhlasiť realizáciu navrhovaného realizačného variantu 2, ktorý je uvedený v správe o hodnotení činnosti, keďže je environmentálne akceptovateľný, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska. Za predpokladu akceptovania a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať

prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v posudzovanej lokalite.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činností na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení činnosti a v jednotlivých stanoviskách k nej, ako aj tie, ktoré vyplývali zo záznamu zo spoločného verejného prerokovania, z odborného posudku k navrhovanej činnosti, ako aj z konzultácií, resp. popísané v kapitolách IV. „Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia“ a V. „Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území“ tohto záverečného stanoviska, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Zvážili sa všetky riziká odsúhlaseného navrhovaného variantu 2 z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante 2 za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska a za predpokladu vykonania štandardných opatrení počas realizácie navrhovanej činnosti.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú činnosť neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by po realizovaní opatrení navrhovaných v správe o hodnotení činnosti a v tomto záverečnom stanovisku, závažným spôsobom ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov.

Všetky opodstatnené pripomienky boli akceptované v tomto záverečnom stanovisku s tým, že musia byť riešené v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a ich dodržiavanie je potrebné sledovať a vyhodnocovať v súlade s platnými všeobecne záväznými predpismi Slovenskej republiky a EÚ.

Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou.

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky, pričom možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť.

Celkovo bolo ku správe o hodnotení činnosti doručených 14 písomných stanovísk, resp. vyjadrení, z ktorých nebolo ani jedno nesúhlasné v rámci situovania celej cyklodopravnej trasy (parciálne boli vznesené požiadavky na zmenu trasovania cyklodopravnej trasy v malých úsekoch, pričom pre tieto navrhované úseky boli doručené aj nesúhlasné stanoviská, resp. vyjadrenia s návrhom na nové trasovanie predmetných úsekov cyklodopravnej trasy). Nasledujúca tabuľka uvádza prehľad uvedených doručených stanovísk a rozhodnutie a zdôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk.

stanovisko ku správe o hodnotení činnosti	*rozhodnutie a zdôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk ku správe o hodnotení činnosti*
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (stanovisko č. 1855/2018-6.3, zo dňa 10. decembra	

2018): V správe o hodnotení je okrem nulového variantu riešený prevažne jeden variant (v rozsahu hodnotenia zo dňa 18. 04. 2016 označený ako Variant 1, avšak v doplnení rozsahu hodnotenia zo dňa 25. 11. 2016 bol pre ďalšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti určený aj ďalší variant riešenia (variant 2), ktorý v správe o hodnotení nie je uvádzaný, preto je dokumentácia z tohto hľadiska považovaná za neúplnú.	V rámci kapitoly „Úvod“ sa uvádzajú východiská pre vypracovanie správy o hodnotení činnosti, pričom nie je citované presné znenie určených variantov pre ďalšie hodnotenie a to teda variantu 1 - predložený navrhovateľom so stanoveným rozsahom hodnotenia a variant 2 - riešenie zmeny navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v nasledovnom: do technickej štúdie, ktorá bola podkladom pre stanovenie rozsahu hodnotenia v apríli 2016, boli doplnené 2 úseky cyklotrasy C.9 a C.10. V úseku C.9 je cyklotrasa vedená po pravej strane cesty III/2130 v smere z Lipovca do Vrútok (násypový, výkopový svah + min. 5 m za pätu násypu, resp. výkopu na pravej strane cesty v smere z Lipovca do Vrútok). Na jestvujúcich mostoch sa počíta s ich rozšírením o cyklotrasu o min. 2 m. Úsek C.10 vedie popri železničnej trati. Rovnako tomu je aj v prípade kapitoly II.10 Varianty navrhovanej činnosti. Zo správy o hodnotení činnosti nie je zrejmý popis rozdielu trasovania v navrhovaných variantov a chýba časť parciel týkajúca sa variantu 1. V rámci kapitoly B „Údaje o priamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane zdravia“ mohli byť vstupy a výstupy popísané podľa jednotlivých navrhovaných variantov. V rámci kapitoly C. „Komplexná charakteristika a hodnotenie vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia“ mohli byť popisy charakteristiky súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia popísané aj podľa jednotlivých navrhovaných variantov. V rámci hodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhadu ich významnosti by sa žiadalo porovnávať navrhovanú činnosť podľa jednotlivých variantov a obdobne je tomu aj v prípade kapitoly C.V. Porovnanie vhodných variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie (vrátane porovnania s nulovým variantom).
V kapitole č. 9 si autor odporuje, keďže na začiatku uvádza, že cyklotrasa „nie je v prekryve so žiadnym maloplošným ani veľkoplošným chráneným územím", avšak v ďalších častiach konštatuje, že „stavba prechádza ochranným pásmom NP Malá Fatra u celkovej dĺžke 11 242 m a v malom úseku zasahuje aj do samotného územia národného parku pod chatovou osadou Jánošíkovo v dĺžke cca 2 000 m".	Príslušný orgán sa stotožňuje s uvedenou pripomienkou, avšak správny údaj je uvedený napríklad na stranách 13, 69, 70, 75 a 98 správy o hodnotení činnosti.

Významnosť vplyvov je podmieňovaná realizáciou zmierňujúcich opatrení, tzn. neodráža reálny stav zhodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti. Tvrdenie „negatívne vplyvy budú eliminované zmierňujúcimi opatreniami" považuje za zavádzajúce, nakoľko zmierňujúce opatrenia nie sú súčasťou projektu a nemusia byť zaradené do podmienok záverečného stanoviska.	Príslušný orgán sa v rámci tohto záverečného stanoviska - rozhodnutia zaoberal významnosťou vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov, ako aj navrhovanými zmierňujúcich opatrení, pričom ich zahrnul do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.
Vplyvy na faunu a flóru nie sú v súlade s vplyvmi identifikovanými v príslušných kapitolách správy o hodnotení (kap. II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia; podkapitola 7. Fauna, flóra a vegetácia).	Cieľom kapitoly II. Charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia; podkapitoly 7. Fauna, flóra a vegetácia nie je popísať vplyvy navrhovanej činnosti na faunu a flóru riešeného územia, ale táto podkapitola sumarizuje výskyt biotopov a druhov fauny a flóry v polohe plánovanej cyklodopravnej trasy. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy sú hodnotené v kapitole III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti. Takéto členenie je v súlade so zákonom, prílohou č. 11, kde je definovaný obsah a štruktúra správy o hodnotení činnosti.
Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy je veľmi nekonkrétny. Nie je uvedené trvanie monitoringu, frekvencia monitorovania a odporúčané metódy monitorovania jednotlivých prvkov. Kontrola dodržiavania stanovených podmienok je taktiež zadefinovaná nekonkrétne.	V správe o hodnotení činnosti je uvedené trvanie monitoringu pred aj po realizácii projektu a to po dobu jedného roka. Tiež je v správe o hodnotení činnosti uvedený predmet monitoringu a frekvencia, ktorá stanovená na jeden monitoring počas ročných období jar, leto, jeseň, čiže 3 x za rok (strana 93). V správe o hodnotení činnosti je uvedené, že realizácia monitoringu a environmentálneho dozoru, bude zabezpečená kolektívom špecialistov priamo v teréne, prostredníctvom organizácie disponujúcej potrebným profesionálnym zázemím, technickými prostriedkami pre zber údajov, archiváciu a spracovanie výsledkov (strany 93 a 94). Zároveň je navrhnuté hodnotenie formou ročných správ sumarizujúcich výsledky monitoringu pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti (strana 94). Správa o hodnotení činnosti obsahuje kapitolu VI. Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy je uvedený v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 4. „Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.“ tohto záverečného stanoviska.

Primerané posúdenie (príloha správy o hodnotení) nie je v súlade s uvádzanou metodikou. V metodike sa uvádza „Ako maximálna hranica pre stanovenie významného negatívneho vplyvu je v zahraničných prácach často používané 1 % z plochy biotopu alebo populácie druhu v území Natura 2000, ale vo väčšine prípadov je hranica oveľa nižšia." Podiel ovplyvnenej populácie k celkovej populácii druhu v CHVÚ Malá Fatra je u rybárika riečneho stanovený na 7,5 %, u bociana čierneho 5,1 %, u ďatľa hnedkavého 3 %, čo vysoko prekračuje uvedenú hranicu 1 %, preto vyhodnotenie významnosti vplyvov nepokladáme za správne. Vo vyhodnotení vplyvov na hlavátku podunajskú v ÚEV Strečnianske meandre Váhu sa uvádza, že hlavátka podunajská sa tu nevyskytuje - s týmto tvrdením sekcia nesúhlasí. Pre navrhnuté zmierňujúce opatrenia nie sú podkladom vplyvy na konkrétne biotopy a druhy; takmer všetky opatrenia sú všeobecné, nekonkrétne. V primeranom posúdení absentuje zobrazenie prieskumu zistených biotopov a druhov.	Percentuálne zastúpenie, na ktoré sa poukazuje v stanovisku MŽP SR (t. j. „Ako maximálna hranica pre stanovenie významne negatívneho vplyvu je v zahraničných prácach často používané 1% z plochy biotopu alebo populácie druhu v území NATURA 2000, ale vo väčšine prípadov je hranica oveľa nižšia“), vychádza iba z kvantitatívnych údajov o druhu a jeho biotope, čo je adekvátne v prípade, ak ide o prevažne statický, resp. menej pohyblivý druh, ktorý je viazaný na určitý biotop (napríklad rastliny, niektoré druhy hmyzu, obojživelníky a pod.) a ak sa hodnotenie vzťahuje priamo na negatívne ovplyvnenie pozostávajúce z nenávratnej straty 1 % plochy biotopu alebo populácie. Avšak pri druhoch živočíchov, ktoré nie sú statické alebo trvalo viazané na špecifické alebo geograficky ohraničené ekologické podmienky, je pri stanovovaní významnosti vplyvu potrebné zohľadňovať aj iné, kvalitatívne údaje, t.j. mobilitu druhu, kvalitu a veľkosť jeho biotopu či teritória, predpoklad možného opätovného osídlenia biotopu po skončení pôsobenia nepriaznivých vplyvov (napr. po ukončení stavby), a či sa daný biotop zničí nenávratne. V prípade vyššie uvedených druhov rybárika riečneho, bociana čierneho a ďatľa hnedkavého, tak ako je uvedené aj v tabuľkách kvantifikácie vplyvov na druhy, nedochádza k žiadnej fyzickej strate (likvidácii) jedincov ani k nenávratnej strate ich biotopu, ale vzhľadom na rozsiahlejší areál výskytu a pohyblivosť nie je možné vylúčiť ich ovplyvnenie (rušenie), ale bez následku straty ich biotopu alebo jedincov. Napríklad bocian čierny nebol v trase cyklodopravnej trasy vôbec zaznamenaný. Pretože ale z dostupných údajov sa vyskytuje či hniezdi v širšom okolí, nemožno jednoznačne vylúčiť ani jeho výskyt v hodnotenej lokalite. Vzhľadom na to sa z metodických dôvodov možnosť negatívneho ovplyvnenia (rušením) vyhodnotila na 1 až 2 jedincov (t.j. 5,1 % populácie). Toto číslo však nie je ale možné brať do úvahy ako maximálnu hranicu pre stanovenie významne negatívneho vplyvu (t.j., 1 % straty z plochy biotopu alebo populácie druhu), pretože k žiadnej strate biotopu ani jedincov nedôjde. Podobne sa zohľadnili aj ekologické nároky druhu vo väzbe na jeho hniezdne a potravné biotopy, čo je tiež prenesené do vyhodnotenia kumulatívnej straty druhu a biotopu v celom Chránenom vtáčom území Malá Fatra (tabuľka Kvantifikácia vplyvov na druhy, ktoré sú predmetom ochrany, riadok kumulatívna strata druhu a kumulatívna strata biotopu druhu), kde sa neuvádza

	žiadna strata. Preto významnosť vplyvov na predmet ochrany bociana čierneho v Chránenom vtáčom území Malá Fatra bola počas výstavby hodnotená ako mierne negatívna (-1), spôsobená iba možným vyrušovaním počas stavebných prác. Podobne to je aj pri ostatných dvoch druhoch. Z uvedeného vyplýva, že za predpokladu realizácie opatrení zahrnutých do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska, je možné sa s uvedeným hodnotením stotožniť. Zároveň je potrebné, aby bolo počas výstavby monitorované okolie realizácie navrhovanej činnosti (územie, kde je dosah vplyvov zo stavebnej činnosti) na prítomnosť druhov, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území NATURA 2000 a v prípade zistenia takýchto druhov vykonať adekvátne opatrenia. Konštatovanie o absencii druhu hlavátky podunajskej v predmetnom ÚEV vychádzalo z oficiálne dostupných údajov publikovaných ŠOP SR (KIMS, Janák, M., Černecký, J., Saxa, A., (eds.), 2015. Monitoring živočíchov európskeho významu v Slovenskej republike. Výsledky a hodnotenie za roky 2013 – 2015), z odborných ichtyologických štúdií (napr. Zhodnotenie súčasného stavu ichtyofauny horného Váhu, Ing. Miroslav Zontág, MsO SRZ Ružomberok, september 2006) a rybárskych webových stránok. Na základe informácií zo SOP SR, hlavátka podunajská je v predmetnom území vysádzaná a je registrovaný jej úlovok. V primeranom posúdení absentuje zobrazenie prieskumu zistených biotopov a druhov, pričom s uvedeným sa plne stotožňuje príslušný orgán.
Záujmov ochrany prírody a krajiny sa týkali špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia: Pre ďalšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti boli určené 3 varianty riešenia: Nulový variant - stav, ak by sa činnosť nerealizovala Variant 1 - predložený navrhovateľom so stanoveným rozsahom hodnotenia Variant 2 - riešenie zmeny navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v nasledovnom: do technickej štúdie, ktorá bola podkladom	V rámci kapitoly „Úvod“ sa uvádzajú východiská pre vypracovanie správy o hodnotení činnosti, pričom nie je citované presné znenie určených variantov pre ďalšie hodnotenie a to teda variantu 1 - predložený navrhovateľom so stanoveným rozsahom hodnotenia a variant 2 - riešenie zmeny navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v nasledovnom: do technickej štúdie, ktorá bola podkladom pre stanovenie rozsahu hodnotenia v apríli 2016, boli doplnené 2 úseky cyklotrasy C.9 a C.10. V úseku C.9 je cyklotrasa vedená po pravej strane cesty III/2130 v smere z Lipovca do Vrútok (násypový, výkopový svah + min. 5 m za pätu násypu,

pre stanovenie Rozsahu hodnotenia v apríli 2016, boli doplnené 2 úseky cyklotrasy C. 9 a C. 10. V úseku C. 9 bude cyklotrasa vedená po pravej strane cesty 111/2130 v smere z Lipovca do Vrútok (násypový, výkopový svah + min. 5 m za pätu násypu, resp. výkopu na pravej strane cesty v smere z Lipovca do Vrútok). Na jestvujúcich mostoch sa počíta s ich rozšírením o cyklotrasu o min. 2 m. Úsek C. 10 vedie popri železničnej trati. (doplnenie rozsahu hodnotenia z 25. 11. 2016) Sekcia považuje za nesplnené. V predloženej dokumentácii je zobrazený, charakterizovaný a posúdený iba jeden variant (Variant 1), príp. nulový variant.	resp. výkopu na pravej strane cesty v smere z Lipovca do Vrútok). Na jestvujúcich mostoch sa počíta s ich rozšírením o cyklotrasu o min. 2 m. Úsek C.10 vedie popri železničnej trati. Rovnako tomu je aj v prípade kapitoly II.10 Varianty navrhovanej činnosti. Zo správy o hodnotení činnosti nie je zrejmý popis rozdielu trasovania v navrhovaných variantov a chýba časť parciel týkajúca sa variantu 1. V rámci kapitoly B „Údaje o priamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie, vrátane zdravia“ mohli byť vstupy a výstupy popísané podľa jednotlivých navrhovaných variantov. V rámci kapitoly C. „Komplexná charakteristika a hodnotenie vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia“ mohli byť popisy charakteristiky súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia popísané aj podľa jednotlivých navrhovaných variantov. V rámci hodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhadu ich významnosti by sa žiadalo porovnávať navrhovanú činnosť podľa jednotlivých variantov a obdobne je tomu aj v prípade kapitoly C.V. Porovnanie vhodných variantov navrhovanej činnosti a návrh optimálneho variantu s prihliadnutím na vplyvy na životné prostredie (vrátane porovnania s nulovým variantom). Za uspokojivý považuje príslušný orgán opis variantu 2.
2. 2. 4. Povrch cyklotrasy riešiť len prírodným materiálom (lomový kameň, čadičové kocky, drevené fošne). Sekcia považuje za nesplnené. Povrch cyklotrasy je navrhnutý asfaltový, resp. na lávkach betónový.	Na základe stretnutia navrhovateľa dňa 15. 06. 2017 (viď. zápis, ktorý je súčasťou správy o hodnotení činnosti) so zástupcami ŠOP SR, SVP, SSC a ŽSR bola trasa upravená tak, aby neprechádzala cez citlivé územia NPR Starý hrad a NPR Krivé s 5. stupňom územnej ochrany a minimalizovali sa mostné objekty cez rieku Váh. Vzhľadom na úpravu trasovania sa už striktne nedožadovala uvedená úprava, pričom až 71 % z trasy hodnotenej cyklodopravnej trasy prechádza po existujúcich spevnených a nespevnených cestách. Návrh ľavobrežnej trasy v bezprostrednom kontakte s Váhom a cestou I/18 medzi Strečnom a osadou Jánošíkovci v okolí Domašínskeho meandra by v prípade potreby mohla slúžiť pre potreby záchranných zložiek (v prípade dopravných obmedzení na ceste I/18, dopravných zápch alebo dopravných havárií a to hlavne v období, kedy ešte nebude v prevádzke diaľničný úsek Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala) a SVP, š.p. - správcovi povodia Váhu. Zároveň bude navrhované stavebno-technické riešenie spĺňať požadované náležitosti v zmysle noriem.

2. 2. 6. Popísať a graficky znázorniť všetky navrhované a jestvujúce ochranné pásma technickej infraštruktúry a opravných stavieb ako aj prírodných prvkov (chránené územia). Sekcia považuje za splnené.	Uvedená špecifická požiadavka bola splnená.
2. 2. 7. Bližšie špecifikovať parametre navrhovaných lokalít (lokalizácia, mapové zobrazenie, charakteristika) a v správe o hodnotení konkretizovať nároky na chránené územia v súvislosti s plánovanými aktivitami, ako aj vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny a územia chránené podľa medzinárodných dohovorov a všetky prvky ÚSES v dotknutom území. Pre hodnotenie vplyvu na územia sústavy NATURA 2000 požadujeme vykonať primerané posúdenie podľa vypracovanej metodiky. Sekcia považuje za čiastočne splnené. Hodnotený je iba jeden variant. Výsledok primeraného posúdenia, resp. postup hodnotenia významnosti vplyvov však pokladáme za nesprávny.	Primerané posúdenie bolo spracované iba pre variant 2, avšak vzhľadom na skutočnosť, že rozdielne trasovanie vo variantoch 1 a 2 sa týka iba časti územia, ktoré je situované mimo chránené územia a vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti a jej predpokladaný vplyv na územia NATURA 2000, ich integritu a predmet ochrany, má príslušný úrad za to, že uvedené posúdenie by bolo rovnaké pre variant 1 a 2. Z hľadiska mapových zobrazení by sa žiadalo znázornenie detailnejšie.
2. 2. 8. Požadujeme na základe špecifikácie jednotlivých údajov navrhnúť relevantné a cielené opatrenia na zamedzenie, resp. zmiernenie nepriaznivých vplyvov. Sekcia považuje za čiastočne splnené. Opatrenia sú navrhnuté, avšak sú všeobecné a väčšina nie je relevantná a cielená. Nevzťahujú sa na jednotlivé predmety ochrany ÚEV a CHVÚ.	Súčasťou správy o hodnotení činnosti je kapitola C.IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, kde sú opísané opatrenia potrebné pre minimalizáciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti. Navrhnuté opatrenia sa týkajú dotknutých zložiek životného prostredia a zahŕňajú aj zabezpečenie ochrany predmetov ochrany ÚEV a CHVÚ. Čiastočne sa príslušný orgán stotožňuje s konštatovaním, že niektoré navrhnuté opatrenia sú málo konkrétne a cielené. Rozsah opatrení zo správy o hodnotení činnosti je doplnený v tomto záverečnom stanovisku z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie o realizovateľné opatrenia, ktoré vzišli z pripomienkovania správy o hodnotení činnosti. Adekvátne opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sú zahrnuté do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s

	likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska a teda je možné konštatovať, že navrhovaná činnosť v odsúhlasenom variante 2 nebude mať významný negatívny vplyv na životné prostredie. Zároveň je potrebné, aby bolo počas výstavby monitorované okolie realizácie navrhovanej činnosti (územie, kde je dosah vplyvov zo stavebnej činnosti) na prítomnosť druhov, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území NATURA 2000 a v prípade zistenia takýchto druhov vykonať adekvátne opatrenia. Uvedená špecifická požiadavka bola splnená.
2. 2. 10. Vykonať identifikáciu biotopov a druhov, v úsekoch trasy mimo území NATURA 2000. Sekcia považuje za splnené. 2. 2. 11. Vyhodnotiť vplyvy na predmet ochrany národnej sústavy chránených území (vrátane druhov a biotopov národného významu). Sekcia považuje za čiastočne splnené. 2. 2. 12. Vykonať identifikáciu kolíznych bodov a plôch (napr. križovanie vodných tokov, plochy výrubu drevín) a vytvoriť návrh optimálneho riešenia. Sekcia považuje za nesplnené. Identifikácii kolíznych bodov a plôch sa správa o hodnotení venuje nedostatočne.	Uvedená špecifická požiadavka bola splnená čiastočne, pričom chýba grafické vyhodnotenie ich výskytu vzhľadom na vykonané terénne zisťovania spracovateľmi správy o hodnotení činnosti. Identifikácia kolíznych bodov a plôch je v správe o hodnotení činnosti zapracovaná v kapitolách C.II.6. Hydrologické pomery (strana 28), C.II.7. Fauna, flóra a vegetácia (strany 36 a 37) a C.III.7. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy (strany 66 a 67). Uvedené však mohlo byť spracované detailnejšie, prenesené do mapových podkladov a priradené k nim mali byť opatrenia, ktoré by eliminovali možnosti ovplyvnenia okolitej prírody a zložiek životného prostredia. Preto príslušný orgán požaduje, aby v rámci dokumentácie pre povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov boli zakomponované všetky navrhované opatrenia uvedené v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska a vypracovať Projekt organizácie výstavby, Plán riadenia stavebnej dopravy, Plán environmentálneho a sociálneho manažmentu, Plán riadenia kvality ovzdušia a prašnosti, Plán monitoringu životného prostredia, Plán ochrany Biodiverzity, Plán ochrany pred hlukom a vibráciami, plán BOZP a Plán riadenia kvality projektu.
2. 2. 13. Vypracovať návrh opatrení na	V kapitole C.IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu,

zmiernenie vplyvov na geologický substrát a pôdny kryt (riziko erózie), na vegetačný kryt (zašľapávanie, synatropizácia, šírenie inváznych druhov), živočíšstvo (rušenie, migračné bariéry), vodné prostredie (zásahy do toku, potencionálne znečistenie). Sekcia považuje za čiastočne splnené. Pre navrhnuté zmierňujúce opatrenia nie sú podkladom vplyvy na konkrétne biotopy a druhy, nakoľko takmer všetky opatrenia sú všeobecné, nekonkrétne, v niektorých prípadoch sú za zmierňujúce opatrenia považované legislatívne požiadavky.	eliminácii, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, sú navrhnuté opatrenia týkajúce sa dotknutých zložiek životného prostredia. Zároveň príslušný orgán upresňuje opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie na základe identifikovaných potenciálnych vplyvov na konkrétne biotopy a druhy v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska, aby bolo možné konštatovať, že navrhovaná činnosť v odsúhlasenom variante 2 nebude mať významný negatívny vplyv na životné prostredie. Zároveň je potrebné, aby bolo počas výstavby monitorované okolie realizácie navrhovanej činnosti (územie, kde je dosah vplyvov zo stavebnej činnosti) na prítomnosť druhov, ktoré sú predmetom ochrany dotknutých území NATURA 2000 a v prípade zistenia takýchto druhov vykonať adekvátne opatrenia. Viaceré navrhované zmierňujúce opatrenia predstavujú legislatívne požiadavky.
Do kap. IV. (Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti) požadujeme doplniť požiadavku na rešpektovanie a nepoškodzovanie migračných zábran pre obojživelníky, ktoré boli osadené po oboch stranách diaľničného telesa D1 v tesnej blízkosti komunikácie Vrútky - Lipovec.	Uvedené opatrenie je zakomponované v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.
Nakoľko má predložená správa o hodnotení závažné nedostatky a nie sú splnené dôležité špecifické požiadavky, ktoré sa týkajú záujmov ochrany prírody, požaduje dopracovať uvedenú dokumentáciu tak, aby boli splnené špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia zo dňa 18. 04. 2016 a jeho doplnenia zo dňa 25. 11. 2016, a aby boli odstránené vyššie zmieňované nedostatky.	Príslušný orgán sa zaoberal všetkými vyššie uvedenými pripomienkami pri písaní tohto záverečného stanoviska a relevantné pripomienky zakomponoval v rámci kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska. Príslušný orgán sa však s určitými pripomienkami nestotožnil, a ak sa tak stalo, bolo to vysvetlené prečo v predchádzajúcom texte.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky (záväzné stanovisko č. OHŽP 8695/2018, zo dňa 03. 12. 2018)	Stanovisko je kladné, pričom súlad navrhovanej činnosti s požiadavkami zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov predstavuje zákonnú požiadavku a vo všeobecnosti musí byť navrhovaná činnosť realizovaná a prevádzkovaná v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom uvedená požiadavka je premietnutá do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Žiline (stanovisko č. KRHZ-ZA-2018/000056, zo dňa 19. 11. 2018)	Stanovisko je akceptované, kladné a bez pripomienok.
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prievidza so sídlom v Žiline (záväzné stanovisko č. A/2018/04342/HŽPZ, zo dňa 19. 11. 2018)	Stanovisko je kladné, pričom súlad navrhovanej činnosti s požiadavkami zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov predstavuje zákonnú požiadavku a vo všeobecnosti musí byť navrhovaná činnosť realizovaná a prevádzkovaná v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom uvedená požiadavka je akceptovaná v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.
Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov, Pozemkový referát (stanovisko č. OU-ZA-OOP6-2018/039751-3/KOZ, zo dňa 13. 11. 2018)	Stanovisko je kladné, pričom požiadavka na dodržiavanie zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov predstavuje zákonnú požiadavku a vo všeobecnosti musí byť navrhovaná činnosť realizovaná a prevádzkovaná v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom uvedená požiadavka je akceptovaná v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je

	spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.
Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (stanovisko č. OU-ZA-OSZP3-2018/039094-002/Bar, zo dňa 06. 11. 2018)	Stanovisko je kladné, pričom požiadavka na dodržiavanie zákona č. zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov predstavuje zákonnú požiadavku a vo všeobecnosti musí byť navrhovaná činnosť realizovaná a prevádzkovaná v súlade s požiadavkami všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, pričom uvedená požiadavka je akceptovaná v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.
Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (stanovisko č. OU-ZA-OSZP3-2018/039093-002/Fod, zo dňa 29. 10. 18	Stanovisko je akceptované, kladné a bez pripomienok.
Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (stanovisko č. OU-ZA-OCDPK-2018/039190/2/BIL, zo dňa 19. 10. 2018)	Stanovisko je akceptované, relevantné, pričom uvedené požiadavky sú v plnej miere akceptované v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.
Mesto Žilina (stanovisko č. 18697/2018-57467/2018-OŽP-KLM, zo dňa 07. 11. 2018)	Stanovisko je akceptované, kladné a bez pripomienok.
Obec Lipovec (stanovisko č. 354/2018, zo dňa 07. 11. 2018)	Stanovisko je akceptované, kladné a bez pripomienok.
Obec Strečno (vyjadrenie č. 2708, zo dňa 15. 11. 2018)	V dotknutom území je pre cyklodopravnú trasu vydané platné územné rozhodnutie, pričom súvisiaca dopravná infraštruktúra pre automobilovú dopravu predstavuje neoprávnený náklad projektu. Oprávnenými výdavkami sú náklady čisto na cyklotrasy. Z hľadiska rekonštrukcie lávky ponad rieku Váh v rámci tohto projektu sa odporúča dohodnúť z obcou na konečnom riešení. Územný koridor cyklodopravnej trasy Strečno - Vrútky je záväzný a zároveň ide o verejnoprospešnú stavbu v

	zmysle nadradenej územnoplánovacej dokumentácie regiónu.
Obec Nezbudská Lúčka (stanovisko č. 793/2018, zo dňa 20. 11. 2018)	Príslušný orgán chápe stanovisko obce a rozumieme jeho podstate v kontexte bezpečnosti a komfortu obyvateľov obce, účastníkov cestnej dopravy a turistov, avšak v prípade navrhovaných alternatív (variantov) musí konštatovať, že tieto neboli predmetom spracovania správy o hodnotení činnosti, ako ani rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, podľa ktorého sa mala správa o hodnotení činnosti spracovať a teda ich bez posúdenia z hľadiska vplyvov na životné prostredie v tomto štádiu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie nemožno odsúhlasiť na realizáciu. Taktiež riešenie plôch pre statickú dopravu vo vzťahu k „životu v obci“ nie je v kompetencii navrhovateľa a teda ani ich zahrnutie do projektu nie vhodné a to aj vzhľadom na skutočnosť, že by išlo o neoprávnený náklad projektu, ako aj že uvedené je výhradne v kompetencii obce a jej územnoplánovacej dokumentácie a nie v kompetencii navrhovateľa. Z hľadiska najkritickejšieho miesta na území obce vo väzbe k navrhovanej činnosti (miesto stretu cesty III. triedy č. 2073, navrhovanej cyklodopravnej trasy a výjazdu a nájazdu na kompu) sa odporúča zvážiť inštalácia svetelnej signalizácie, ktorá by mohla napomôcť k zabezpečeniu bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej dopravy a to hlavne v situáciách nájazdov a výjazdov z kompy, ktorí by v danom čase mali prednosť pred ostatnými účastníkmi dopravy a tým by sa predišlo kolíziám jednotlivých účastníkov cestnej dopravy. Zároveň (nad rámec tohto posúdenia) by k uvedenému cieľu prispelo, keby obec zabezpečila (v spolupráci s prevádzkovateľom kompy) vhodné miesta na situovanie plôch pre statickú dopravu, resp. parkoviská, kde by čakali automobily, pokým by bolo možné ich nalodenie na kompu, ako aj zabezpečenie adekvátneho informačného systému (aby vodiči vedeli, kedy bude dochádzať k nalodeniu a vylodeniu z kompy), čo by v konečnom dôsledku prispelo aj k plynulosti dopravy na predmetnej komunikácii III. triedy v rámci obce. Uvedené konštatovanie je potrebné brať do úvahy aj vzhľadom na súčasnú kapacitu kompy. Problematika riešenia zúženej vozovky spôsobená dvojradovým zaradením nemôže byť riešená v rámci navrhovanej činnosti, vzhľadom na skutočnosť, že by išlo o neoprávnený náklad projektu. Na základe uvedeného sa príslušný orgán stotožňuje s navrhovaným trasovaním cyklodopravnej trasy v úseku most cez rieku Váh – kompa na území

	obce Nezbudská Lúčka. Vo vzťahu k spomínanému pasportu obecných komunikácií, tak v prípade obecných ciest, nie je v kompetencii navrhovateľa riešiť ich šírku, ide o kompetenciu obce, preto riešenie tohto problému nemá byť súčasťou riešenia navrhovanej činnosti aj vzhľadom na neoprávnenosť tohto nákladu vo väzbe na financovanie projektu a teda nebolo nutné sa zaoberať otázkou šírky obecných komunikácií v obci. Z hľadiska plynulosti cestnej dopravy sa v stanovisku konštatuje, že súčasný stav v miestach kde sa navrhuje cyklodopravná trasa v zastavanom území obce je z hľadiska bezpečnosti a plynulosti nevyhovujúci, na druhej strane je tu požiadavka, aby sa zachovala plynulosť pri autobusovej a automobilovej doprave, čo je však vo vzájomnom rozpore. Príslušný orgán sa stotožňuje s požiadavkou, aby realizácia a prevádzka navrhovanej činnosti bola zabezpečená tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej dopravy v zmysle požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov a noriem, ale hlavne „najslabších účastníkov a to chodcov a cyklistov“ a uvedené je akceptované v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.
Ing. Ján Topercer, CSc. (stanovisko zo dňa 12. 11. 2018)	Uvedené pripomienky majú charakter pripomienok ku podrobnosti spracovania správy o hodnotení činnosti, resp. ku kvalite dokumentácie hlavne z pohľadu charakteristiky bioty a chránených území, resp. prvkov ÚSES a je ich možné považovať za relevantné, avšak nemajú významný vplyv na celkové hodnotenie navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvu na biotu, chránené územia a prvky ÚSES, resp. na celkové vyhodnotenie navrhovanej činnosti z hľadiska možnosti jej realizovateľnosti, pričom ani sám autor sa negatívne nevyjadril k realizácii navrhovanej činnosti, pričom v súčasnom štádiu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti ani nie je možné dopĺňať správu o hodnotení činnosti o uvedené informácie. Vo vzťahu ku navrhovanému stavebno-technickému riešeniu lávok, ktoré majú premosťovať Váh poniže Hradského a pri Jánošikove i Krpeliansky kanál pri Lipovci sa odporúča realizovať také ich stavebno-technické riešenie, ktoré by minimalizovalo možné kolízie migrujúcich či preletujúcich vtákov (zvlášť telesne väčších vodných druhov, pre ktoré je tu Váh

	nadregionálne významným migračným koridorom aj zdrojom potravy) s ich konštrukciami a uvedené je akceptované v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť. V prípade vyhodnotenia kumulatívnych vplyvov a vplyvov na ÚSES (najmä na nadregionálny biokoridor Váhu) sa príslušný orgán stotožňuje s vyhodnotením miery ich ovplyvnenia, tak ako je to uvedené v správe o hodnotení činnosti, tzn. že realizácia navrhovanej činnosti nebude predstavovať z pohľadu kumulatívnych vplyvov a vplyvov na prvky ÚSES, takú činnosť, ktorú by bolo možné hodnotiť ako významne negatívnu.
Modrá planéta – HEARTH, združenie Občianske združenie za udržateľný rozvoj v oblasti infraštruktúry cestovného ruchu (stanovisko zo dňa 20. 11. 2018)	S navrhovanou úpravou uvedenou v 1. návrhu sa príslušný orgán nestotožňuje, nakoľko ide o nový lokalitný variant v danom úseku, o nové riešenie stavebno-technické spojené s terénnymi úpravami a so zásahom do nehnuteľností, vodného toku, pobrežných pozemkov a prvkov dopravnej infraštruktúry, ktorý nebol predmetom spracovania správy o hodnotení činnosti, ako ani rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, podľa ktorého sa mala správa o hodnotení činnosti spracovať a je teda bez posúdenia z hľadiska vplyvov na životné prostredie. V tomto štádiu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie ho nemožno odsúhlasiť na realizáciu. V prípade 2. návrhu sa odporúča zaoberať sa týmto návrhom v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov vzhľadom na možnosti z hľadiska dopravného napojenia počas výstavby navrhovanej činnosti a možnosti ohrozovania predmetného územia záplavami. Ide o záležitosti, ktoré by mali byť detailne riešené v rámci Plánu organizácie výstavby. V prípade 3. návrhu sa odporúča zaoberať sa týmto návrhom v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, pričom sa prikláňame k zväčšeniu polomerov výjazdu z lávky, avšak za podmienky, že by s uvedeným riešením súhlasila Slovenská správa ciest, nakoľko by išlo o zásah do jestvujúceho oporného múra cesty I/18, čo by malo byť podložené aj statickými výpočtami, inžiniersko-geologickým prieskumom a súhlasom správcu povodia. V prípade návrhu 4. ide o minimálne spresnenia

	trasovania v posúdenom koridore, ktoré nemajú významný vplyv a preto sa odporúča zaoberať sa týmto návrhom v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. V prípade návrhu 5. ide o minimálne spresnenia trasovania v posúdenom koridore, pričom vzhľadom na možné povodňové situácie, evidované viacročné prietoky a výšky hladín vodného toku Váh sa odporúča zaoberať sa týmto návrhom v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. V prípade 6. návrhu sa príslušný orgán stotožňuje s argumentáciou uvedenou v tomto bode a odporúčame zaoberať sa týmto návrhom v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a to hlavne vzhľadom na potenciálne ohrozenie obmedzovania plynulosti cestnej premávky na ceste I/18 v období výstavby, predpoklad dokončenia výstavby a sprevádzkovania úseku diaľnice D1 v úseku Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že v predmetnom úseku počas jeho výstavby bude z najväčšou pravdepodobnosťou potrebné zhotovenie dočasnej prístupovej cesty, ktorá by sa mohla stať po stavebnotechnických úpravách trvalou. V neposlednom rade by takéto riešenie predstavovalo finančne menej náročnú výstavbu, došlo by k zníženiu rozsahu výrubu drevín v danom úseku, pričom využitie tohto úseku pre potreby záchranných zložiek a správcom povodia je prijateľné. Uvedené je však možné brať do úvahy iba v prípade, že s takýmto riešením budú súhlasiť správcovia dotknutej dopravnej infraštruktúry, správca povodia a príslušný orgán ochrany prírody. Pre potreby výstavby bude musieť byť spracovaný povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby, Havarijný plán pre prípad úniku nebezpečných látok a mimoriadneho ohrozenia kvality povrchových alebo podzemných vôd, inžiniersko-geologický prieskum, modelovanie správania sa rieky Váh pri rôznych výškach hladiny a rôznych prietokoch, resp. povodňových stavov s prihliadnutím na trasovanie prúdnice a silu vodnej erózie a možnosti tvorby geodynamických javov a v neposlednom rade na stabilitu navrhovaného násypu, jeho zhutnenie, založenie a zastabilizovanie. Uvedené je úzko spojené so statickými výpočtami a z hľadiska ochrany prírody je potrebné mať potrebný súhlas príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny. Uvedené sú podmienky za akých by bolo navrhované riešenie akceptovateľné v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa

	osobitných predpisov. V prípade 7. návrhu sa príslušný orgán nestotožňuje s uvedeným návrhom a to z dôvodu trasovania v rámci Národnej prírodnej rezervácii Krivé, kde platí 5. stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (podľa § 16 ods. 1 uvedeného zákona na území, na ktorom platí piaty stupeň ochrany, je napr. zakázané zasiahnuť do lesného porastu a poškodiť vegetačný a pôdny kryt (písm. b)) alebo umiestniť stavbu (písm. i)) a teda by bolo možné navrhovanú činnosť v tomto úseku považovať za zakázanú), aj keď uznáva, že uvedené riešenie môže mať určité stavebno-technické benefity oproti navrhovanému riešeniu. V prípade 8. návrhu sa príslušný orgán stotožňuje s argumentáciou týkajúcej sa technického úseku s potrebou budovania vysunutej lávky v hornej hrane svahu zárezu trate ŽSR, avšak navrhované riešenie predstavuje nový lokalitný variant v danom úseku, ktorý nebol predmetom spracovania správy o hodnotení činnosti, ako ani rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, podľa ktorého sa mala správa o hodnotení činnosti spracovať a je teda bez posúdenia z hľadiska vplyvov na životné prostredie. Tie návrhy úpravy riešenia navrhovanej činnosti, s ktorými sa príslušný orgán stotožnil, resp. ich akceptoval, sú zakomponované v kapitole VI.3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.

Z doručených stanovísk ku správe o hodnotení činnosti vyplýva, že ani jeden pripomienkujúci subjekt štátnej správy alebo samosprávy, resp. dotknutá verejnosť nedali zamietavé stanovisko k realizácii celej navrhovanej činnosti, čo je zohľadnené týmto záverečným stanoviskom (odsúhlasený je navrhovaný realizačný variant 2) za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska. K navrhovaným lokálnym zmenám trasy sa príslušný orgán vyjadril v predchádzajúcej tabuľke, pričom všetky vyššie uvedené

skutočnosti boli brané do úvahy pri rozhodovaní, či s realizáciou navrhovanej činnosti súhlasí alebo nesúhlasí, za akých podmienok s ňou súhlasí a v ktorom realizačnom variante, ako aj požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

VIII. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní, pričom platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takomto konaní. Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti na konaní o jej povolení podaním odôvodených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bola identifikovaná dotknutá verejnosť a to:

1. Ing. Ján Topercer, CSc.,
2. Modrá planéta – HEARTH, Občianske združenie za udržateľný rozvoj v oblasti infraštruktúry cestovného ruchu
3. Slovenský cykloklub, Piešťany
4. OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, Bratislava

Platnosť tohto záverečného stanoviska je 7 rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov

IX. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať.

Proti rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Podľa § 24 ods. 4 zákona verejnosť má právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska. Verejnosť podaním odvolania zároveň prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie.

Odvolanie proti rozhodnutiu treba podľa § 54 ods. 2 správneho poriadku podať v lehote 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania, na Okresnom úrade Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vysokoškolákov 8556/33 B, 010 08 Žilina.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia pri podaní takéhoto odvolania považuje pätnásty deň zverejnenia záverečného stanoviska

príslušným orgánom podľa § 37 ods. 7 zákona. Odvolanie je možné podať na Okresnom úrade Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.

Záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

X. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

Spracovatelia záverečného stanoviska.

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja

Ing. Dagmar Grófová

Potvrdenie správnosti údajov

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
Ing. arch. Pavel Kropitz
vedúci odboru

Rozdeľovník :

Doručuje sa :

1. Žilinský samosprávny kraj, odbor RR, Komenského 48, 011 48 Žilina
2. Verejnosť podľa § 24 zákona - Ing. Ján Topercer, CSc., Blatnica
   OZ Modrá planéta – HEARTH, Žilina
   Slovenský cykloklub, Piešťany
   OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, Bratislava

Na vedomie :

1. Mesto Žilina – stavebný úrad, Nám. Obetí komunizmu 1, 010 01 Žilina
2. Ministerstvo dopravy, výstavby a RR, Nám. Slobody 2902/6, Bratislava
3. MŽP SR, odbor OPaK, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava
4. ÚVZ SR, odbor HŽP, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava
5. Okresný úrad Žilina, OSZP1 – OPaK kraja, Vysokoškolákov 8556/33B, Žilina
6. Okresný úrad Žilina, odbor CD a PK, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 01 Žilina
7. Okresný úrad Žilina, odbor OP, referát pôdohospodárstva, J. Kráľa 4, 010 01 Žilina
8. Okresné riaditeľstvo HaZZ Žilina, Nám. Požiarnikov 1, 010 01 Žilina
9. Okresné riaditeľstvo HaZZ Martin, Viliama Žingora 30, 036 01 Martin
10. Okresný úrad Žilina, OSZP3 – ŠVS, OH, OO, Vysokoškolákov 8556/33B, Žilina
11. Mesto Vrútky, Nám. S. Zachara 4, 038 61 Vrútky
12. Mesto Martin, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin
13. Obec Strečno, Sokolská 487, 013 24 Strečno
14. Obec Nezbudská Lúčka č. 130, 013 24 Strečno
15. Obec Lipovec, Hrabiny 290/11, 038 61 Vrútky
16. ŠOP SR, Spáva NP Malá Fatra, Hrnčiarska 197, 013 01 Varín