

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Bratislava 09. 03. 2016
Číslo: 2026/2016-3.4/ml

ROZHODNUTIE

VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania, ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová**“, predloženého navrhovateľom NDS, a.s., Bratislava, v zastúpení firmou Dopravoprojekt, a. s., Kominárska 2, 4, 832 03 Bratislava, v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov vydáva podľa § 29, ods. 14 zákona toto rozhodnutie:

u zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“, umiestnenej na k. ú. mesta Ružomberok (k.ú. Hrboltová) a obce Likavka, predmetom ktorej sú zmeny

- trasy diaľnice a predĺženie tunela Čebrať západným smerom,
- mostných objektoch,
- zariadení staveniska a dočasných depónií,
- dočasných prístupových komunikácií,
- trvalých prístupových komunikácií,
- rekultivácií z dôvodu zmeny trasy,

sa predpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1), písm. e) zákona.

Pokračovanie procesu posudzovania sa vykoná podľa § 30 zákona.

V správe o hodnotení sa, okrem náležitostí podľa príloha č. 11, navrhovateľ zameria na podrobnejšie rozpracovanie:

- hydrologických a geologických pomerov,
- vplyvu na hlukovú a emisnú záťaž vyplývajúcu z priestorovej zmeny,
- na biotopy najmä v polohe alternatívnych prístupov mimo Hrboltovej,
- na možný posun portálu Čebrať – odsun telesa diaľnica od MČ Hrboltová,
- posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000,
- posúdenie vplyvu prístupových a trvalých ciest.

Odôvodnenie

Navrhovateľ, NDS, a.s., Bratislava, v zastúpení firmou Dopravoprojekt, a. s., Kominárska 2, 4, 832 03 Bratislava, doručil dňa 27. 01. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“) podľa 29 ods. 1 zákona oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“ vypracované podľa prílohy č. 8a zákona.

Zmena navrhovanej činnosti uvedená v oznámení o zmene navrhovanej činnosti podlieha svojimi parametrami zisťovaciemu konaniu, ktoré MŽP SR vykonalo podľa § 29 zákona. Na zisťovacie konanie sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní, zákon č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, okrem osobitosti konania ustanovených v § 20 a 20a) zákona. Správne konanie vo veci zistenia, či zmena navrhovanej činnosti podlieha posudzovaniu podľa zákona začalo predložením oznámenia o zmene na ministerstvo dňa 27. 01. 2016. Z dôvodu objasnenia si pripomienok k Oznámeniu o zmene si MŽP SR vyžiadalo podľa § 29 ods. 10 zákona doplňujúce informácie pre vydanie rozhodnutia.

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na stanoviská, doručené podľa § 23 ods. 4 zákona.

Navrhovaná zmena činnosti sa realizuje, na katastrálnom území mesta Ružomberok (k.ú. Hrboltová) a obce Likavka.

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Pôvodná stavba bola posudzovaná podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Záverečné stanovisko ku správe o hodnotení na stavbu „Diaľnica D1 Ľubochňa - Ivachnová“ bolo vydané MŽP SR dňa 26.9.1997 a Záverečné stanovisko „Diaľnica D1 Martin-Ľubochňa“ č. 1832/02-4.3 pre úsek km 0,0 - 4,5 vydané MŽP SR dňa 19.12.2002 (pozn.: tento úsek nezasahuje do predmetného úseku diaľnice D1 Hubová – Ivachnová).

Dňa 20.09.2012 bolo na MŽP SR doručené *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“* podľa § 18 ods. 7 zákona. Listom zo dňa 21. 9. 2012 MŽP SR požiadalo o doplnenie oznámenia o zmene. Doplnenie Oznámenia o zmene bolo dodané zo dňa 4. 10. 2012.

MŽP SR listom zo dňa 9.5.2013 č. 7676/12-3.4/ml, vydalo na stavbu: Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová - vyjadrenie podľa § 18 ods. 4 zákona, v ktorom konštatuje: „U zmeny navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.“

Dňa 1.08.2014 bolo na MŽP SR doručené v poradí druhé *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“* podľa § 18 ods. 7) zákona.

MŽP SR listom zo dňa 25.8.2014 č. 7133/14-3.4/ml, vydalo na stavbu: Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová - vyjadrenie podľa § 18, ods. 4 zákona, v ktorom konštatuje: „U zmeny navrhovanej činnosti *Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová* sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 4) zákona.“

Dňa 30.3.2015 bolo na MŽP SR doručené v poradí tretie Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“ podľa § 18 ods. 2) písm. c) a podľa § 29 ods.1 písm. b) zákona.

MŽP SR vykonalo zisťovacie konanie a dňa 29.4.2015 Rozhodnutím č. 4738/2015-3.4/ml v zmysle § 29, ods. 2 v spojení s ust. § 18 ods. 2 písm. c) zákona rozhodlo, že „zmena navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová sa nebude posudzovať podľa zákona“.

Zverejnenie navrhovanej zmeny

Ministerstvo v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo oznámenie o zmene navrhovanej činnosti dotknutým obciam a dotknutým subjektom listom zo dňa 29. 01. 2016.

Ministerstvo zverejnilo uvedené oznámenie o zmene na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-hubova-ivachnova->

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Predmetná stavba „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová“:

- na začiatku úseku nadväzuje na stavbu „Diaľnica D1 Turany – Hubová“,
- na konci úseku nadväzuje na jestvujúci úsek diaľnice pri obci Ivachnová.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

Navrhovaná zmena si vyžiada okrem zmeny stavebného povolenia (zmeny stavby pred jej dokončením) aj zmenu Rozhodnutia o umiestnení stavby pre ktoré je potrebné zabezpečiť aktualizáciu územnoplánovacej dokumentácie Mesta Ružomberok a Obce Likavke formou zmien a doplnkov ÚPN.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

Zmeny predložené v Oznámení o zmene

Oznámenie o zmene predstavuje už **štvrtú zmenu**, popisuje nové a porovnáva objekty, v ktorých sa vyskytujú zmeny oproti stavebnému povoleniu resp. dokumentácii pre stavebné povolenie (DSP) spolu s jeho právoplatne povolenými zmenami, ku ktorým boli spracované predchádzajúce Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti č. 1 až 3.

Stavba je realizovaná podľa stavebného povolenia a jeho právoplatných zmien podľa zásad „žltého FIDIC-u“, kde súčasťou prác zhotoviteľa je aj dopracovanie projektovej dokumentácie podľa požiadaviek obstarávateľa. V čase vypracovania projektu DSP pre D1 v predmetnom úseku sa väčšina zosuvov v trase D1 z hľadiska aktivity hodnotila ako potenciálne až stabilizované, len ojedinele ako aktívne. Vtedajšiemu poznaniu aktivity územia bolo prispôsobené aj projekčné riešenie. Od vypracovania projektu DSP sa však monitorovaním na vrtoch preukázala aktivita (hlavne rok 2010 a 2013) mnohých zosuvných území a to ešte pred samotnou výstavbou trasy, predovšetkým aktivita niektorých hlbokých blokových deformácií v úseku Hubová – Likavka. Na základe výsledkov z dlhodobého geotechnického monitoringu, ktorý preukázal aktivitu svahu v hĺbke 23 m (hĺbka inklinometrických vrtov 25 m) boli v roku 2014 vybudované už zhotoviteľom stavby nové monitorovacie vrty v miestach budúcich hlbokých zárezov do hĺbky 50 m, ktoré preukázali i v týchto hĺbkach nepriaznivú geológiu a predpokladané šmykové plochy.

Návrh technického riešenia objektov a ich stabilizačných prvkov v zosuvnom území v najkomplikovanejšom úseku trasy diaľnice v staničení 2,0 – 4,1 km v podstatnej miere závisí od hladiny podzemnej vody (HPV) a možnosti jej zníženia. Zníženie HPV je navrhnuté realizovať vo viacerých výškových úrovniach v dostatočnom šírkovom zábere pozdĺž diaľnice sústavou odvodňovacích vrtov vyústených do veľkopriemerových šachtiet.

Zníženie hladiny podzemných vôd u riešených úsekov sa nedá vyriešiť jednorazovým zásahom a nemožno očakávať jeho okamžitú účinnosť. Účinnosť stabilizačných opatrení závisí na osobitých hydrogeologických, geotechnických a technologických podmienkach stavby, ktoré môžeme v súčasnej dobe iba predpokladať. Stavba bude vyžadovať operatívny prístup pre optimalizáciu realizácie stabilizačných opatrení.

Ďalším závažným rizikovým faktorom stavby je nakladanie so zachytávanou vodou z podzemných horizontálnych vrtov a stabilizačných opatrení, ktoré si bude vyžadovať nutnosť úpravy odtokových pomerov v dotknutých vodných tokoch v riešených lokalitách.

Vypracovať návrh stabilizačných opatrení je možné len s použitím dostupných podkladov a odvodených predpokladov. V zmysle uvedených záverečných odporúčaní analýzy geotechnických rizík je problematické dodržať predpokladaný čas realizácie stabilizačných opatrení a rovnako náklady na ich vybudovanie a prevádzku, nakoľko budú závisieť od výsledkov monitoringu ich účinnosti a potrebného rozsahu aktualizácie opatrení. Práve výsledky monitoringu za posledné obdobie, hlavne inklinometrické merania na vrtoch zabudovaných pred rokom 2011 preukázali pohyby na evidovaných šmykových plochách a najmä na vrtoch hĺbky až 50 m vybudovaných v minulom roku, ktorými boli zistené ďalšie aktívne šmykové plochy v hĺbke až 40 m pod terénom, výrazne komplikujú návrh stabilizačných opatrení. Riešenie zníženia HPV na rizikových úsekoch povedie k trvalej zmene hydrogeologických podmienok príslušného územia. Znížením HPV môže byť ovplyvnený lesný porast a hospodárske využitie pozemkov.

Všetky prvky povrchového a podpovrchového odvodnenia si však budú vyžadovať trvalú údržbu. Zníženie funkcie či poškodenie funkcie systému odvodnenia môže mať počas životnosti stavby (100 rokov) vážne následky a to nielen na bezpečnosť prevádzky stavby, ale aj na okolie.

Spoločnosť, SG Geoprojekt Brno, vypracovala v roku 2014 Analýzu geotechnických rizík pre spracovanie dokumentácie pre realizáciu stavby (DRS), výstavbu objektov a životnosť stavby. Výsledky tejto analýzy preukázali, že:

- zmena výškového vedenia trasy so zväčšením pozdĺžneho spádu diaľnice zo 4,5% až na 6,0% v pôvodnej trase za účelom zmenšenia hĺbky zárezov je na zvýšenie stability svahov neúčinná,
- pre dosiahnutie požadovanej stability svahov nie je technicky reálne navrhnuť stabilizačné prvky bez návrhu opatrení na trvalé zníženie hladiny podzemnej vody (HPV).

Zhotoviteľ stavby v závere roka 2014 predložil alternatívny návrh na riešenie problému nestability svahov v predmetnom úseku diaľnice **zmenou trasy diaľnice**, ktorá je predmetom tohto Oznámenia o zmene.

Popis zmeny navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti sa týka predovšetkým nasledovných zmien:

- trasy diaľnice a predĺženie tunela Čebrať západným smerom,
- mostných objektoch,
- zariadení staveniska a dočasných depónii,
- dočasných prístupových komunikáciách,
- trvalých prístupových komunikáciách,
- rekultivácií z dôvodu zmeny trasy.

Objekty	Pôvodné riešenie	Zmena	Stručný popis zmeny
teleso diaľnice km 1,007-1,700	diaľničný pás s prídavným pruhom pre pomalé vozidlá	diaľničný pás bez prídavného pruhu pre pomalé vozidlá vedený v miernejšom sklone	z dôvodu miernejšieho pozdĺžneho sklonu nie je potrebný pruh pre pomalé vozidlá; menší záber pôdy, nižší násyp, menej emisií a hluku
teleso diaľnice km 1,700-2,085	detto km 1,007-1,700 trasovanie v blízkosti obydli na ul. Záskaľie medzi mostami 203 a 204-00 diaľnica vedená v násype za mostom 204-00 diaľnica vedená po násype	detto km 1,007-1,700 odklon trasovania severnejšie od Hrboltovej medzi mostami diaľnica vedená v polovičnom záreze za mostom 204 D1 vedená severnejšie vo výkope	detto km 1,007-1,700 oddialenie trasy diaľnice od súvislej zástavby zásah do svahu spojený s výrubom drevín nový zásah do svahu v rozsahu cca 2 ha
teleso diaľnice km 2,085-3,150	trasovanie po povrchu	objekty D1 sa nezrealizujú a územie bude revitalizované	žiadny trvalý zásah na povrchu (trasa v tuneli)
tunel Čebrať	dĺžka 2,026 km prechod cez spoločné PHO VZ (6 prameňov)	dĺžka 3,650 km detto prechod cez VZ, avšak severnejšie	predĺženie tunela na západ (menší záber pôdy, zníženie hluku), miernejší pozdĺžny sklon (menej emisií) kratšie trasovanie cez VZ a okrajom VZ
most 203-00 na diaľnici D1	- pozdĺžny sklon 4,5% - z tyčových prefabrikátov ľavý: - trojpoľový - premostenie 110,2 m - výška cca 21,14 m pravý most: - trojpoľový - premostenie 110,2 m - výška cca 23,93 m	- pozdĺžny sklon 0,88 % - z monolitického betónu ľavý most: - dvojpoľový - premostenie 58 m - výška cca 13,5 m pravý most: - trojpoľový - premostenie 87 m - výška cca 17,0 m	skrátene dĺžky mosta a zníženie jeho výšky je spôsobené nepatrným severnejším odklonom trasy v prudkom údolí ako aj miernejším stúpaním diaľnice D1
most 204-00 na diaľnici D1	- osempoľový - premostenie 322,6 m - pozdĺžny sklon 4,5% - výška cca 35,5 m - z tyčových prefabrikátov	- trojpoľový - premostenie 110 m - pozdĺžny sklon 0,88 % - výška cca 19,5 m - z monolitického betónu	skrátene dĺžky mosta a zníženie jeho výšky je spôsobené odklonom trasy severnejšie a miernejším stúpaním D1
dočasná depónia		zvýšená aktivita stavebných	v nezmenenej

DD-1		mechanizmov v území	lokalite depónie zvýšená aktivita mechanizmov z dôvodu uloženia rúbaniny aj z predĺženia tunela
dočasná depónia DD-2 a zariadenie staveniska		nové objekty v čiastočne novej lokalite	využitie vykúpeného a z PPF vyňatého územia pod pôvodným mostom 204 a územia nového zárezu pred portálom
dočasný prístup SO 803-00 (1) SO 142-01		zvýšené využívanie prístupu	v nezmenenej trase cesty zvýšená jej využiteľnosť pre obsluhu DD-1
dočasný prístup DP-1		nový 0,8 km prístup	prístup k podperám mostu SO 203-00
dočasný prístup DP-2		nový 0,6 km prístup pozdĺž päty násypu telesa diaľnice	prístup k oporám mostu 203-00
dočasný prístup DP-3		nový 1,0 km prístup od konca DP-2 cez trávnaté porasty s výskytom drevín do údolia Kamenného potoka	spojnica medzi DP-2 a DP-4 ako alternatívny prístup k mostu 204-00 a zariadeniu staveniska
dočasný prístup DP-4		nový 0,9 km prístup z Hrboltovej cez lúky a pozdĺž údolia Kamenného potoka	alternatívny prístup k mostu SO 204-00 a zariadeniu staveniska
dočasný prístup po miestnych komunikáciách		alternatívne vedenie trás	alternatívne vedenie trás prístupov v Hrboltovej
trvalý prístup TP-1		nový 260 m prístup od konca ul. Záskalie v Hrboltovej ku západnému portálu tunela	zabezpečenie alternatívy sekundárneho prístupu záchranných zložiek k tunelu mimo diaľnice
trvalý prístup TP-2		nový 500 m prístup od konca ul. Na prúty v Hrboltovej ku západnému portálu tunela	zabezpečenie prístupu záchranných zložiek k tunelu mimo diaľnice
rekultivácia diaľnice	(vykonané prípravne práce pre pôvodnú trasu diaľnice)	rekultivácia odlesnenia, odhumusovania, odstránenia drevín, zemných prác či archeologických prieskumov	rekultivácia území, na ktorých boli vykonané prípravne práce a nie sú pre zmenu trasy potrebné
rekultivácia prístupov	(zrealizované prístupy podľa stavebného povolenia)	rekultivácia odhumusovania, odlesnenia, zemných prác	rekultivácia územia pod prístupovými cestami

Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

- trvalý záber bude mať novú severnú hranicu tvorenú severnými hranami mostov 203 a 204, hranou zárezu medzi týmito mostami a hranou stavebnej jamy západného portálu tunela;

toto ohraničenie po pôvodnú hranicu trvalého záberu predstavuje nový záber predovšetkým trávnatých porastov s plochou 2,18 ha; v celej dĺžke nového záberu je potrebné uvažovať s dočasným záberom o šírke 5 m na dobu výstavby,

- spotreba vody: zabezpečenie požiarnej vody na hasenie prípadného požiaru ostáva podľa pôvodného riešenia, rovnako aj voda pre čistenie tunela,
- energetické zdroje: elektrická energia pre prevádzku tunela – požadovaný príkon 1500kW oproti pôvodnému 1100 kW; pripojenie na el. sieť na východnom portáli ostáva bez zmeny, na západnom portáli predpokladané napojenie z linky VN č.257,
- ostatné surovinové zdroje - bez zmeny oproti pôvodnému riešeniu,
- dopravné - nové dočasné i trvalé prístupové komunikácie,
- iná infraštruktúra - dočasné depónie, zariadenie staveniska,
- nároky na pracovné sily - bez zmeny podľa pôvodného riešenia,
- iné požiadavky na vstupy sa nepredpokladajú.

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Navrhované zmeny majú predovšetkým charakter zmien v technickom a technologickom riešení jednotlivých stavebných objektov. Výstupy zmien navrhovaných činností sú najmä v zdrojoch znečistenia ovzdušia, v produkcii odpadových vôd, v tvorbe odpadov počas výstavby a prevádzky, v zdrojoch hluku, vibrácií a plánovaných investícií pri oprave miestnych komunikácií z dôvodu poškodenia počas výstavby. Medzi očakávaný vplyv zaraďujeme aj zmenu ochranného pásma diaľnice vo vzťahu na zmenu trasy diaľnice pred západným portálom tunela s posunom severným smerom a v úseku s tunelom zrušenie ochranného pásma diaľnice.

Stanoviská k navrhovanej zmene

K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:

Por. č.	Organizácia	Stanovisko
1	Ministerstvo pôdohospodárstva a RV SR, list z 16.2.2016	Nemá pripomienky
2	Mesto Ružomberok, list z 22.2.2016	Stanoviská od občanov p. Remiš a rod. Sliačanova
3	ŠOP SR, list z 9.2.2016	Odporúča pokračovať v procese posudzovania.
4	MŽP SR, odbor št. geologickej správy, list z 9.2.2016	Upozorňuje na viacero nezrovnalostí a chýb. V ďalšom odporúča vykonať doplnkový IGHP
5	OÚ, odbor pozemkový a lesný, Ružomberok, list z. 15.2.2016	Nemá pripomienky
6	OÚ, odbor ŽP, Ružomberok, list z 16. 2. 2016	Z hľadiska ochrany prírody nemá zásadné pripomienky
7	Mesto Ružomberok, list z 15.2.2016	Má vážne výhrady voči spôsobu výstavby tunela Čebrať a to voči dopravným trasám a samotnej blízkosti výstavby. Žiada prepracovať umiestnenie portálu tak, aby to vyhovovalo obyvateľom v MČ Hrboltová.
8	Žilinský samosprávny kraj, list z 11.2.2016	Nemá pripomienky
9	Obvodný banský úrad, B. Bystrica, list z 10.2.2016	Nemá pripomienky
10	MŽP SR, list z 16.2.2016	Poukazuje na nedostatky dokumentácie a

		vzhľadom na závažnosť zmien odporúča zvážiť ďalšie pokračovanie.
11	RÚVZ, L. Mikuláš, list z 12.2.2016	Súhlasí so zmenou. Napriek všetkým pozitívam odporúčajú vykonať podrobnejšie posúdenie IGHP, hlukových pomerov a ďalšie.
12	1. Mária Hatalová, Potočná 97/79, 034 05 Hrboltová 2. Ing. Miloš Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Hrboltová 3. Juraj Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Hrboltová 4. Jaroslav Hatala, Potočná 97/79, 034 05 Hrboltová 5. Ing. Anna Šanobová, MČ Hrboltová, Potočná 6, 034 01 Ružomberok (aj za OZ ZDRAVÝ DOMOV a 35-tich občanov) 6. Miloš Buchta, Mlynská 263/20, 034 01 Ružomberok 7. Ing. Ľudmila Rihayová, E.P. Voljanského 1368/18, 960 01 Zvolen 8. Ing. R. Remiš, Mlynská 45, Ružomberok 9. Rod. Sliačanova, Záskanie 8, Ružomberok	Nesúhlasia s dopravou pre výstavbu diaľnice, ktorá by využívala existujúcu dopravnú sieť v Hrboltovej. Žiadajú iné dočasné prepojenie stavebných objektov. Žiadajú odklon trasy od obytnej časti Hrboltovej. Žiadajú predĺženie tunela Čebrať do lokality Borček.
13	Petícia proti novému návrhu trasy D1 cez obytnú zónu v MČ Hrboltová, list z 8.3.2016	Žiadajú dodržať 200 m medzi domami v MČ Hrboltová a diaľnicou.

Vyhodnotenie stanovísk

Stanoviská pripomienkujúcich sú rozdielne, vzhľadom na záujmy jednotlivých pripomienkujúcich.

V stanoviskách orgánov štátnej správy sa uvádza požiadavka na dopracovanie informácií, najmä prieskum biotopov, údaje o stabilite horninového prostredia, hydrogeologické pomery, chránené územia.

V stanoviskách verejnosti sa uvádza požiadavka na zmenu staveniskovej dopravy a odsun trasy diaľnice min 200 m od domov v MČ Hrboltová.

K došlým stanoviskám na MŽP SR sa vyjadril navrhovateľ nasledovne:

I.) objasnenie technického riešenia

Zmena navrhovanej činnosti vyplýva z riešenia zosuvného územia v km 2,1 – 4,0 pôvodnej trasy diaľnice a nepredstavuje alternatívne riešenie iného resp. celého predmetného úseku diaľnice D1 Hubová - Ivachnová. Prechod problematickým zosuvným územím je teda

jediným dôvodom zmeny trasy diaľnice, ktorá bola v minulosti posúdená z pohľadu jej vplyvov na životné prostredie, zadefinovaná územným rozhodnutím, právoplatne povolená a v súčasnosti sa realizuje.

Preto pri návrhu riešenia uvedeného problému zmenou trasy bolo potrebné vyriešenie optimálneho napojenia sa na pôvodnú trasu, zachovanie pôvodnej trasy v max. možnom rozsahu, minimalizovanie záberov a optimalizovanie smerového i výškového vedenia trasy.

Pri návrhu novej trasy boli v rámci Technickej štúdie posúdené 3 varianty riešenia s vyústením tunela lokalizáciou jeho západného portálu v km 2,1 na úpätí hory Radičiná v lokalite Borová hora na západnom svahu Kamennej doliny (variant 1) a v km 1,5 (variant 2) či v km 1,1 (variant 3) na juhozápadnom svahu hory Kečky v lokalite Roveň pod trigonometrickým bodom Borček. Z porovnania uvedených variantov vyšla realizácia variantov 2 aj 3 ako veľmi problematická a to vzhľadom k ich výškovému vedeniu; trasa by musela byť vedená pod údolím Kamenného potoka čo výrazne komplikuje až znemožňuje napojenie na realizovaný úsek diaľnice. Ďalšími negatívami bol nárast dĺžky tunela, ktorý by si už vyžadoval realizáciu vetracej šachty spolu s trvalou prístupovou komunikáciou k jej vyústeniu na povrch, zmenu násypu telesa diaľnice (SO 101-00) okolo staničenia km 1,0 na zárez s pravdepodobným komplikovaným riešením potencionálnych zosuvov, čo predstavuje ekonomicky podstatne nákladnejšie a technicky rizikovejšie riešenie s výraznejším dopadom na životné prostredie (najmä nutné odvodnenie územia, nutná stabilizácia územia a zväčšený záber stavby v území) ako riešenie variantom 1. Na základe uvedeného zhodnotenia a po prerokovaní so stavebníkom (NDS, a.s.) dňa 28.5.2015, bol variant 1, ako optimálne riešenie daného problému, odsúhlasený pre spracovanie dokumentov k posúdeniu jeho vplyvov na životné prostredie pri I.) zapracovaní do strategického dokumentu (ÚPN mesta Ružomberok a obce Likavka) a II.) zmene navrhovanej činnosti. Okresný úrad Ružomberok v mesiaci 08/2015 rozhodol, že sa predmetná zmena strategického dokumentu, ktorým sú uvedené územnoplánovacie dokumentácie mesta Ružomberok a obce Likavky, nebudú posudzovať. A tak následne bolo spracované predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti.

Pôvodné riešenie diaľnice uvažovalo s povrchovým vedením diaľnice v tesnej blízkosti nad Hrboltovou na úseku jej dĺžky, čo okrem rizikového technického riešenia (zosuvné územie) malo väčší negatívny vplyv na obyvateľstvo (min hluk, emisie) ako diaľnica po zmene vedená v tuneli.

Nová trasa je v celom úseku mestskej časti Hrboltová vedená podpovrchovo, okrem ul. Záskalie na konci Hrboltovej, kde ústí na povrch. Aj v tomto prípade je však nová trasa vedená vo vzdialenejšej polohe od súvislého zastaveného územia, ako to je v pôvodnom povolenom riešení.

Okrem vyššie uvedeného sa realizovaním zmeny vyrieši požiadavka obyvateľov Hrboltovej viesť diaľnicu viac ako 200 m od obytnej zóny (a to dokonca v tuneli), keďže pri pôvodnom riešení je trasa diaľnice vedená po povrchu vzdialená od rodinných domov ulice Na Pruty menej než 100 m a na Potočnej ulici dokonca menej než 75 m. Z tohto pohľadu je nová trasa nezrovnateľne priaznivejšia oproti pôvodnej.

Taktiež západný portál je v novej polohe situovaný viac ako 200 m od najbližších rodinných domov. Konečná poloha portálu bola vybratá z troch alternatív po zohľadnení nasledovných parametrov: špecifickosť územia, geografická poloha, geologická povaha územia, výsledky počiatočného geologického prieskumu, nadväznosť na budovaný úsek, súvis s nadväzujúcim úsekom diaľnice, technické normy, parametre a požiadavky na budované úseky diaľnic, zásah do krajiny a vplyv na životné prostredie, maximalizovanie odstupu od obydlií, cenový a časový dopad na prípravu i realizáciu stavby. Pri takýchto stavbách je samozrejmosťou, že v ďalšom kroku prípravy bude spracovaný podrobný IGHP, ktorého úlohou bude spresnenie technického riešenia portálového objektu i samotného tunela.

Zmena trasy diaľnice znamená okrem vyriešenia prioritného problému v rizikovej oblasti i výrazné sekundárne pozitívne vplyvy ako napr.: **I.)** zmenšenie zásahov do biotopov na povrchu, **II.)** zníženie celkových emisií i hladiny hluku z dôvodu miernejšieho pozdĺžneho sklonu diaľnice, **III.)** odklon trasy ďalej od obydľí, **IV.)** minimalizovanie hladiny hluku z dôvodu podpovrchového vedenia diaľnice nad Hrboltovou.

II.) objasnenie dopravného riešenia

Z pripomienok obyvateľov vyplýva, že prístupové komunikácie vyznačené v Prílohe 8 Oznámenia nevnímajú alternatívne. Účelom spracovateľa Oznámenia bolo ponúknuť dotknutým orgánom ako i verejnosti alternatívne prístupy na stavbu, či už dočasné alebo trvalé. Okrem toho sú rozdelené na prístupy vedené po verejných miestnych existujúcich komunikáciách a na komunikácie, ktoré treba dočasne resp. trvalo vybudovať (viď legendu výkresu B Situácia stavby Prílohy 8 Oznámenia).

Prístup na stavenisko počas výstavby je navrhnutý mimo miestnych komunikácií v časti Hrboltová po už právoplatne povolených existujúcich dočasných komunikáciách SO 801-00, SO 803-00(1), SO 142-01, SO 123-01, SO 123-02 a navrhnutých nových dočasných prístupoch DP-1, DP-2, DP-3, DP-4 (viď výkres B Situácia stavby Prílohy 8 Oznámenia). Ako alternatívny prístup pre prípad dočasného znefunkčnenia vyššie uvedených prípadov (napr. záplavy na rieke Váh) sú v dokumentácii vyznačené prístupy po miestnych komunikáciách.

Do pozornosti na posúdenie však dávame alternatívny prístup v úvodných fázach stavby na moste 204 a prípravných prácach na západnom portáli tunela po prístupovej komunikácii SO 803-00 (1), ďalej po SO 142-01 a následne po ul. Záskanie. Tu by však bol dohodnutý max. počet prejazdu vozidiel s tým, že pred výstavbou sa vykoná pasportizácia nehnuteľností a po skončení výstavby bude prípadné poškodenie komunikácie, resp. iných objektov dané do pôvodného stavu. Toto riešenie by umožnilo nebudovať dlhú prístupovú komunikáciu DP-3 a DP-4 v ťažko prístupnom hornatom teréne cez les a po trávnatých porastoch a v blízkosti Kamenného potoka. Je na posúdení príslušného správneho orgánu i dotknutých orgánov (ŠOP, RÚVZ) čo je z pohľadu ochrany krajiny a prírody, životného prostredia, zdravia ľudí v konečnom dôsledku prospešnejšie, keďže budovanie dočasného prístupu DP-3 a DP-4 znamená výrazný zásah do krajiny, vyžadujúci si výruby stromov, rozsiahle zábery lúčnych porastov z dôvodu strmého terénu, predĺženie prípravy i realizácie stavby a teda vplyvu výstavby na obyvateľov aj životné prostredie.

Dôležité je upozorniť, že po výstavbe mosta SO 204 (na konci ul. Záskanie) a realizácii prípravných prác na západnom portáli tunela bude všetka stavenisková doprava vedená po trase diaľnice mimo miestnych komunikácií v Hrboltovej.

Taktiež trvalý prístup počas prevádzky diaľnice i prístup záchranných zložiek v prípade havárií je prioritne vedený po diaľnici. Ako alternatíva trvalého prístupu je možnosť vybudovať trvalý prístup TP-1 predĺžením ulice Záskanie, alebo TP-2 predĺžením ulice Na Pruty. Samozrejme v prípade tragédií sú oprávnené záchranné zložky využívať nielen verejné miestne komunikácie, ale aj v záujme ochrany zdravia či majetku dočasne obmedziť vlastnícke práva. Preto požiadavku na úplný zákaz obslužných vozidiel po verejných miestnych komunikáciách počas prevádzky diaľnice sa javí ako neopodstatnený. Podotýkame, že ide o minimálny počet prejazdov prevažne osobných vozidiel prevádzky NDS, a.s. potrebných pre zabezpečenie fyzickej kontroly a obsluhy tunela.

Okrem požadovaného a vyššie uvedeného pripájame doplňujúce vyjadrenia vyplývajúce z pripomienok uvedených v stanoviskách dotknutých orgánov zaslaných v rámci zisťovacieho konania:

1. MŽP SR, odbor štátnej geologickej správy, č. 8310/2016 zo dňa 9.2.2016

a) inžiniersko-geologické pomery:

V zmysle **regionálnej inžinierskogeologickej klasifikácie** (Matula, 1965) je územie zatriedené do inžinierskogeologického regiónu **Jadrových pohorí** – oblasti vysokých jadrových pohorí (3 - Veľká Fatra a 5 - Chočské pohorie) a regiónu **Neogénnych tektonických vkleslín** - oblasť vnútrohorských kotlín (56 - Liptovská kotlina). V území možno vyčleniť nasledovné litologické formácie:

- **formácia vápencovo-dolomitická** je na skúmanom území dominantná. Charakteristickými horninami sú vápence a dolomity, rádiarity, slieňovce, bridlice, menej klastické horniny. Vytvárajú rajóny vápencových hornín (Sv), rajón dolomitických hornín (Sd);
- **pestrá pieskovcovo-slieňovcovo-vápencová formácia** je na skúmanom území dominantná. Charakteristickými horninami sú vápence a dolomity, rádiarity, slieňovce, bridlice, menej klastické horniny. Vytvárajú rajóny vápencových hornín (Sv), rajón dolomitických hornín (Sd) a rajón ílovcovo-vápencových hornín (Ss);
- **flyšová formácia** je zastúpená v oblasti Liptovskej kotliny. Najčastejšie sa vyskytujúcimi horninami tejto formácie v tejto oblasti sú ílovce, vápnité ílovce, siltovce a pieskovce (prípadne lokálne až mikrozlepence). Horniny tejto formácie vytvárajú rajón flyšoidných hornín (Sf) a rajón ílovcovo-prachovcových hornín (Si);
- **formácia kvartérnych pokryvných útvarov** je reprezentovaná v širšom okolí niekoľkými komplexami:
 - rajón údolných riečnych náplavov - Fn predstavujú hlinité a štrkovité zeminy výplne údolnej nivy Váhu resp. nivy riečky Revúca a iných prítokov Váhu. Ide prevažne o štrkové akumulácie korytových facií, ktoré sú prekryté sedimentami holocénnych náplavov - ílov, piesčitých ílov alebo piesku. Najvýznamnejšie akumulácie sú v údolnej nive Váhu a jeho významných prítokov. Hrúbka štrkového komplexu dosahuje 5 - 10 m, miestami až do 12 m, pričom zeminy sú prevažne stredne uľahnuté;
 - rajón riečnych terás - Ft tvoria fluviálne sedimenty zachovaných terasových stupňov rieky Váh. Ide prevažne o štrkovité a ílovité zeminy terasových stupňov, zvyčajne uľahnuté, silne zvetrané. Hrúbka komplexu dosahuje 3 - 12 m;
 - rajón náplavov horských tokov - Fh predstavuje výplň dna horských údolí. Výplne horských prítokov sú menej vytriedené, hruboštrkovité až balvanité s premenlivou hrúbkou;
 - rajón mŕtvych ramien - Fs - ide prevažne o hlinité a piesčité bahnité sedimenty s vysokým obsahom organických látok, slabo uľahnuté, môže sa vyskytnúť v oblasti Turčianskej kotliny na okraji aluviálnej nivy;
 - rajón deluviálnych sedimentov - D - svahové jemnozrnné zeminy, kamenito-hlinité sutiny hlinito-kamenité sutiny, balvanité a kamenité sute Deluviálne sedimenty pokrývajú predkvartérne komplexy hornín na miernejších svahoch, v oblasti depresií, mimo oblastí s rozvinutými zosuvnými delúviami. V oblasti strmších svahov sú prevažne charakteru ílovitých sutí a ílovito kamenitých sutí, menej ílov. Ich hrúbka dosahuje 1 - 5 m, iba miestami sú akumulácie delúvií viac ako 10 m;
 - rajón zosuvných delúvií - Dz - prevažne aktívne a stabilizované prúdové a plošné zosuvy. Sú podobné ako deluviálne sedimenty vyvinuté na svahoch, kde však pôsobením viacerých faktorov došlo k rozvoju svahových pohybov. Ako zosuvné delúviá sú vyvinuté aj bloky podložných skalných a poloskalných hornín s charakterom plazenia a zosúvania sa po podložných horninách flyšoidného charakteru,
 - rajón proluviálnych sedimentov - P ide o málo vytriedené hlinité a štrkovité zeminy, často s obsahom organických látok, ktoré reprezentujú akumulácie deluviálnych,

fluviálnych sedimentov horských tokov v úzkych údoliach a pri vyústení horských údolí. Ich hrúbka môže lokálne presahovať aj 10 m (Hrboltová, Lisková, Hubová);

- rajón antropogénnych navážok - An - stavebné navážky, násypy ciest a železnice, hrádze. Ide prevažne o štrkovité zeminy s rozličným zastúpením jemnozrnnej frakcie;
- rajón navážok odpadov - Ao - prevažne divoké skládky a pod.

b) geodynamické javy:

Najcharakteristickejšími geodynamickými javmi, ktoré sa vyskytujú v širšom okolí projektovanej trasy diaľnice, sú:

- **zvetrávanie** možno rozdeliť na plošné a hĺbkové. Plošnému zvetrávaniu je vystavené prakticky celé územie trasy. Jeho dosah je obmedzený, kvartérny pokryvný komplex čiastočne chráni hlbšie uložené podložné horninové masívy. Plošnému zvetrávaniu menej odolávajú hlavne plastické členy súvrství, teda ílovce, slieňovce a siltovce. Hĺbkové zvetrávanie je viazané najmä na tektonicky porušené horninové masívy s vysokým stupňom rozvoľnenia a na oblasti s výraznejšou cirkuláciou podzemnej vody;
- **erózia** je viazaná najmä na okolie vodných tokov a oblast' svahov. Brehy vodných tokov sú vystavené bočnej i hĺbkovej erózii. Hĺbková (výmoľová) erózia sa výrazne prejavuje najmä na strmších svahoch a v kombinácii so svahovými pohybmi;
- **svahové pohyby** sú v hodnotenom území široko rozvinuté. Vzhľadom na flyšový charakter niektorých súvrství križňanského príkrovu, vznikajú tu podmienky pre vznik plošných a prúdových zosuvov i blokových deformácií. Naopak, väčšina strmých skalných svahov budovaných horninami chočského príkrovu je postihnutá blokovými deformáciami, skalnými zrúteniami, opadávaním úlomkov a podobne;
- **akumulácia** sedimentov je viazaná na pomalé vodné toky a úpätia svahov. V danej oblasti je to najmä akumulácia štrkovitých a bahnitých sedimentov na dne vodných tokov a pri vyústeniach bočných dolín do hlavného údolia vodného toku. Na úpätiach skalných stien a hrebienkov dochádza k akumulácii suťového materiálu a vzniku dejekčných kužeľov a suťovísk;
- **zemetrasenia** v poslednej dobe neboli zaznamenané, vzhľadom na tektonickú predispozíciu širokej oblasti na rozhraní vnútorných a vonkajších Karpát však predpokladáme určitú možnosť ich vzniku;
- **neotektonické pohyby** predstavujú doznievanie poslednej fázy alpínskeho vrásnenia. Ide hlavne o vertikálnu diferenciáciu kotlína priľahlých pohorí. Pohoria majú tendenciu relatívne rásť voči priľahlým kotlinám. Pohyby sa dejú najmä po už jestvujúcich zlomových štruktúrach a majú prevažne vertikálnych charakter. Zlomy sa výrazne podieľajú na rozvoľnení v odľučných oblastiach prízlomových gravitačných blokov, v ktorých došlo k oslabeniu väzieb v horninách. Sčasti tu došlo aj k vytvoreniu nespojitých deformácií a uplatnila sa na nich erózia a vývoj svahových pohybov, takže sú v reliéfe veľmi výrazné;
- z hľadiska **seizmicity** v zmysle STN EN 1998-1-1 (Seizmické zaťaženia stavebných konštrukcií) záujmové územie leží v oblasti seizmickej intenzity 6° MSK-64 a nachádza sa v zdrojovej oblasti seizmického rizika č.4 so základným seizmickým zrýchlením $a_r = 0,3 \text{ m.s}^{-2}$, pričom hodnota referenčného špičkového zrýchlenia $a_{gR} = 0,63 \text{ m.s}^{-2}$. Geologické podložie je možné zaradiť prevažne do kategórie A.

c) environmentálne záťaž:

Na dotknutom území zmenou trasy diaľnice sa v k.ú. Hrboltová nenachádzajú environmentálne záťaž. Najbližšie sú až v okolí mestskej časti Ružomberok - Černová (sanovaná) a v obci Likavka (pravdepodobná), ktoré však nie sú zmenou stavby zasiahnuté. V registri skládok odpadov sú uvedené v predmetnej lokalite aj dve skládky (reg. ozn. - upravená): 1. v Kamennej doline pri sútoku potokov, ktorá by v prípade využívania dočasného prístupu k mostu SO 204-00 t.j. DP-3 a DP-4 mohla byť dotknutá

a 2. tesne nad obytnou zástavbou mestskej časti Hrboltová, ktorá by mohla byť pri realizácii stavby diaľnice v pôvodnej trase (t.j. bez zmeny trasy) zasiahnutá. Podrobnejšiu lokalizáciu skládok je možné získať z informačného systému EZ portálu MŽP SR.

d) inžinierskogeologické prieskumy

Na základe výsledkov z dlhodobého geotechnického monitoringu, ktorý preukázal aktivitu svahu v hĺbke 23 m (km 2 – 4 pôvodnej trasy diaľnice) boli v roku 2014 vybudované už zhotoviteľom stavby nové monitorovacie vrty v miestach budúcich hlbokých zárezov do hĺbky 50 m, ktoré preukázali i v týchto hĺbkach nepriaznivú geológiu a predpokladané šmykové plochy. To bol dôvod zmeny trasy diaľnice a nového technického riešenia. Nová trasa navrhnutá zohľadňuje výsledky geofyzikálneho prieskumu zameraného na zistenie šmykových plôch potenciálnych zosuvov (štúdia – Posúdenie stability v mieste zmeny trasy diaľnice (km 2-4) – spracovateľ Kolej consult 04/2015). Pre zhodnotenie inžinierskogeologických pomerov sa v rámci projektovej prípravy bude realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum (IGHP) a geotechnický monitoring (GTM).

e) Prílohy č.2

V stanovisku je spomenutá neprehľadnosť Prílohy 2. Vzhľadom k tomu, že Príloha č.2 predmetného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti predstavuje „Záverečné stanovisko MŽP SR zo dňa 24.9.1997“, nevieme posúdiť čo je „Prílohou č.2“ myslené. Avšak v Prílohe č. 8 predmetného Oznámenia (Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti) sa nachádza Príloha B „Celková situácia stavby“ na ktorej je zobrazená len pôvodná a novonavrhovaná trasa diaľnice. Nejde o „množstvo znázornených objektov a trás pred a po zmene navrhovanej činnosti“, ale o detailné znázornenie 2 jazdných pásov samostatne vedených v tuneli ako aj v bezprostrednej blízkosti pred ním.

2. Štátna ochrana prírody SR, č. ŠOP SR/567/2016 zo dňa 9.2.2016

V oznámení o zmene navrhovanej činnosti sú pri popise jednotlivých zmien uvedené aj nároky vo vzťahu k záberu poľnohospodárskej pôdy, alebo výrubu drevín, ktorý však v tejto fáze nie je kvantifikovaný. V blízkosti dočasných prístupových DP1 a DP4 sa nachádzajú 4 chránené stromy s evidenčným číslom štátneho zoznamu S 143, vyhlásené 10.3.1979 Uznesením rady ONV Liptovský Mikuláš č. 209/79 pod názvom Lipy v Hrboltovej, ktoré však nebudú zasiahnuté.

Od obdobia získania údajov o biotopoch (r.2008) v danej lokalite nebola vykonaná rozsiahla stavebná činnosť, ktorá by výrazne pozmenila charakter biotopov, preto tieto informácie nateraz považujeme za dôležité a vhodné pre použitie pri príprave nasledujúcej dokumentov ako podklad.

Pri zmene navrhovanej činnosti sa neuvažuje s trvalými depóniami, získaný materiál z rúbaniny tunela či zárezov bude len dočasne uložený na medzidepóniách a následne zabudovaný do zemného telesa diaľnice. Dĺžka trvania medzidepónií resp. dočasných depónií DD-1 (km cca 1,0) a DD-2 pri západnom portáli tunela v záberoch pôvodnej trasy (km cca 2,0) je plánovaná len počas výstavby čo predstavuje cca 3 roky. Tak ako je v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti uvedené, dočasná depónia DD-1 nie je novonavrhovaná a bola posúdená v pôvodnej Správe navrhovanej činnosti.

V prílohe č. 8 predmetného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti sú v prílohe B Celková situácia zobrazené všetky mosty. Ide o dva mosty (resp. o 2 dvojice mostov, lebo pre každý jazdný pás diaľnice je vytvorený samostatný most) pred západným portálom tunela.

3. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ev.č. 2016/000900/041-MUDr.Hudák zo dňa 12.2.2016

I keď RÚVZ v Liptovskom Mikuláši konštatuje, že „zmena navrhovanej činnosti spolu s realizáciou požadovaných bezpečnostných opatrení nepredpokladá zvýšené ohrozenie

zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva oproti pôvodnému riešeniu“ a upozorňuje, že je potrebné „vypracovať hydrologický prieskum v súvislosti s vplyvom stavby a prevádzky tejto časti diaľnice na kvalitu a kvantitu vody v predmetných vodných zdrojoch“. K spomenutému uvádzame, že hydrogeologický prieskum a sledovanie kvality i kvantity podzemných vôd bude súčasťou podrobného inžinierskogeologického prieskumu (IGHP) a geotechnického monitoringu (GTM).

4. MŽP SR, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny, č. 3723/2016-2.1 zo dňa 16.2.2016

Vzhľadom k tomu, že trasa diaľnice bude podľa zmeny vedená o cca 2 km viac pod povrchom ako podľa pôvodného riešenia, zmena trasy diaľnice tak predstavuje výrazne pozitívny vplyv z pohľadu zásahov do biotopov na povrchu. Pre zabezpečenie zachovania botanických druhov uvedeného penovcového prameniska bude potrebné počas razenia tunela vykonať opatrenia pre zachovanie pôvodných hydrologických pomerov na ploche prameniska a v jeho blízkom okolí. Tunelové rúry budú razené v hĺbke 120 – 125 m pod úrovňou terénu (prameniska) v horninovom masíve, v ktorom sa môže vyskytovať horninová voda len vo forme puklinovej vody v miestach výraznejších tektonických diskontinuit. Prípadné prítoky takejto vody do tunelových rúr budú eliminované pomocou tesniacej injektáže po celom obvode tunelových rúr. Takéto opatrenia budú vykonávané v rozsahu, ktorý bude stanovený podľa výsledkov podrobného IGHP a upresnený počas razenia tunelových rúr podľa skutočných podmienok s cieľom nezmeniť hydrologické podmienky prameniska.

Predmetné Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti popisuje porovnanie s pôvodným posúdením v znení jeho neskorších posúdení zmien, ktoré nepredstavovali, podľa vyjadrení a neskôr rozhodnutí v zisťovacom konaní, podstatný vplyv na životné prostredie a záujmy chránené zákonom o ochrane prírody a krajiny. Pre úplnosť dodávame, že predošlé zmeny navrhovanej činnosti riešili prevažne detaily technických riešení.

Účelom zanesenia zmeny trasy diaľnice do Výkresu ochrany prírody (Príloha č. 7 Oznámenia) z územnoplánovacej dokumentácie ÚPN mesta Ružomberok bolo priblížiť vzťah obidvoch trasovaní diaľnice k prvkom územného systému ekologickej stability. V nadväznosti na ostatné výkresy predloženej projektovej dokumentácie zmeny trasy je možné identifikovať jednotlivé popisy objektov uvedených na tomto výkrese.

V prílohe č. 8 predmetného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti sú v prílohe B Celková situácia zobrazené všetky mosty. Ide o dva mosty (resp. o 2 dvojice mostov, keďže pre každý jazdný pás je vytvorený samostatný most) pred západným portálom tunela. Podrobný popis oboch mostov je uvedený v prílohe F až I Prílohy 8 Oznámenia o zmene (t.j. Projektová dokumentácia).

5. Mesto Ružomberok, č. OSS-TI-OŽP045/2016 EH1-MM zo dňa 15.2.2016

Mesto Ružomberok vyslovuje „požiadavku na hľadanie riešenia výstavby v odľahlých oblastiach a nie v tesnej blízkosti obytných zón“. Ako sme už uviedli vyššie pri objasnení technického riešenia, navrhovaná zmena trasy okrem prioritného riešenia vedenia pôvodnej trasy cez rizikové územie na povrchu nad Hrboltovou v tesnej blízkosti rodinných domov (pozn.: na ulici Na Pruty menej ako 100 m, na Potočnej ulici menej ako 75 m) predstavuje oddialenie trasy diaľnice od existujúcich obydli ako aj od navrhovanej zástavby s prevahou objektov individuálneho bývania (IBV) Hrboltová Sever či plánovanej IBV Hrboltová Východ a navyše, diaľnica bude vedená tunelom tzn. pod povrchom, čo predstavuje výrazné zlepšenie dopadu diaľnice na kvalitu bývania v uvedených častiach Hrboltovej. Taktiež západný portál je v novej polohe situovaný viac ako 200 m od najbližších rodinných domov (viac pozri vyššie v „Ad I.) objasnenie technického riešenia“).

Pripomienky mesta Ružomberok k prístupovým komunikáciám sú z našej strany vnímané ako odôvodnenie prečo mesto neodporúča viesť staveniskovú dopravu po verejných miestnych komunikáciách. Avšak na základe pripomienok mesta Ružomberok i občanov bude prípadná

doprava po miestnej komunikácii v Hrboltovej - ul. Záskanie minimalizovaná len v rozsahu potrebnom pre vybudovanie mostného objektu SO 204-00.

Požiadavka mesta spracovať štúdiu „*ktorá by riešila umiestnenie plánovaného portálu do oblasti, kde to nebude nikomu prekážať*“ je, podľa navrhovateľa, nedosiahnuteľná pre jej abstraktnosť. Pripomíname, že pri návrhu zmeny trasy a spracovaní strategického dokumentu (Zmien a doplnkov ÚPN mesta Ružomberok) i predkladaného Oznámenia navrhovateľ vychádzal z porovnania 3 alternatívnych trasovaní úseku diaľnice v riešenom území a predkladané je optimálne vedenie zmeny trasy diaľnice i s umiestnením západného portálu (viac pozri vyššie v „*Ad I.) objasnenie technického riešenia*“). A tak i konečná poloha portálu bola vybratá z 3 alternatív po zohľadnení nasledovných parametrov: špecifickosť územia, geografická poloha, geologická povaha územia, výsledky počiatočného geologického prieskumu, nadväznosť na budovaný úsek, súvis s nadväzujúcim úsekom diaľnice, technické normy, parametre a požiadavky na budované úseky diaľnic, zásah do krajiny a vplyv na životné prostredie, maximalizovanie odstupu od obydlií, cenový a časový dopad na prípravu i realizáciu stavby. V tejto súvislosti je potrebné poukázať na Rozsudok Najvyššieho súdu SR z 13.9.2005, sp. zn.1 SŽ-o-KS 194/2004, ktorý konštatuje, že „*nie vždy konkrétne priestorové dôvody alebo prírodné podmienky umožnia navrhnuť ... celkom odlišné varianty trasovania komunikácie, a preto je vždy úlohou verejnosti, aby predložením zmysluplného variantu preukázala navrhovateľovi, že je možné takúto variantnosť ... zrealizovať*“.

Vzhľadom na rôznorodosť stanovísk a požiadavky na doplnenie dokumentácie, je potrebné spracovať správu o hodnotení, v ktorej by sa zodpovedalo ďalšou odbornou argumentáciou na tieto požiadavky.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

Povaha a rozsah navrhovanej činnosti

Ministerstvo posúdilo zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Najvýznamnejšie zmeny predstavujú nasledujúce činnosti: zmeny v prístupových komunikáciách, zmena polohy portálu a rekultivácie.

Etapu výstavby - predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

V etape prevádzky budú dodržané všetky požiadavky legislatívy predovšetkým v oblasti ochrany zdravia, ochrany ovzdušia, ochrany vôd a v oblasti nakladania s odpadmi smerujúce k eliminácii negatívnych vplyvov na obyvateľstvo. Kvalita života obyvateľov v priamo dotknutých sídlach bude ovplyvnená prechodne počas výstavby stavebným ruchom, obmedzovaním dopravy, existenciou stavebných dvorov.

Ide o závažný vplyv, na ktorý reagovali obyvatelia vo svojich stanoviskách jednotlivo i prostredníctvom Petície. Preto vplyvy počas výstavby je potrebné popísať a vyhodnotiť v správe o hodnotení.

Etapu prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Predĺžením tunela Čebrať v novej trase je predpoklad, že sa dosiahne hlavne:

- zníženie zaťaženia hlukom z výstavby a prevádzky diaľnice na obyvateľov Hrboltovej,

- skrátenie dĺžky úseku o 353 čo má priamy vplyv na bezpečnosť užívateľov diaľnice,
- skrátenie dĺžky pozdĺžneho sklonu +4,5 % (z 3285 m na 1515 m), čo umožní vypustenie prídavného pruhu pre pomalé vozidlá, a čo spolu so skrátením trasy bude mať počas užívania stavby stále priaznivé dopady na zníženie tvorby emisií i hluku, na ekonomiku (menšia spotreba pohonných hmôt, menšie riziko nehôd) a na úsporu času pre užívateľov diaľnice.

Etapu prevádzky - predpokladané vplyvy na prírodné prostredie

Vplyvy na ovzdušie a miestnu klímu

Mierne negatívny vplyv na ovzdušie bude mať prírastok koncentrácie emisií z prevádzky tunela pri východnom portáli ako aj rozptyl emisií na západnom portáli, ktoré pre prijatie opatrení budú posúdené emisnou štúdiou v rámci spracovania DUR, prašnosť počas výstavby bude viac lokálne koncentrovaná oproti líniovému efektu podľa pôvodného riešenia trasy diaľnice po povrchu nad celou Hrboltovou.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

Odpadové vody najmä z údržby (umývania) tunela, ako aj všetky kvapaliny, ktoré sa dostanú na povrch vozovky a chodníkov v tuneli pri haváriách alebo pri požiaroch budú zachytené do havarijnej nádrže na západnom portáli odkiaľ budú odváňané na odbornú likvidáciu zodpovedajúcu rozsahu a druhu znečistenia; zrážkové vody z povrchu diaľnice alebo iných spevnených plôch, násypov/zárezov budú diaľničnou kanalizáciou odváňané do sedimentačných nádrží a po prečistení v ORL vypúšťané do recipientov. Na zabezpečenie ochrany vôd je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť prevencii a preto je túto problematiku potrebné vyhodnotiť v správe o hodnotení.

Vplyv na genofond a biodiverzitu

Priamy vplyv diaľnice na genofond a biodiverzitu sa prejaví v podobe bariérového efektu pre migrujúce živočíchy, v znížení počtu až absencii niektorých druhov fauny a flóry. V zóne lesa sa vplyv diaľnice prejaví v imisnej záťaži. Podstatným zmiernením negatívnych vplyvov bude predovšetkým zmena trasy diaľnice s predĺžením tunela Čebrať. Túto predpokladanú zmenu je však potrebné potvrdiť vyhodnotením v správe o hodnotení.

Vplyvy na krajinu

Nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti možno predpokladať v odstránení vegetačného krytu, ako aj v zmenách pôdneho horizontu pričom vonkajší zásah natrvalo neumožní návrat k prirodzenej obnove. Pri vegetačných úpravách telesa diaľnice a rekultivácií bude realizovaná umelá zmena vegetácie v podobe výsadby nových odolných druhov stromov, krov a trávnych zmesí, ktoré budú rezistentné k negatívam prevádzky. Proti rastu a šíreniu invázných druhov rastlín a drevín budú prijaté ochranné opatrenia a pri vegetačných úpravách sa budú využívať geograficky pôvodné druhy.

Výstavbou a prevádzkou diaľnice bude scenéria krajiny zmenená. Vplyv vizualizácie je potrebné posúdiť a následne navrhnúť opatrenia na zmiernenie negatívneho vizuálneho vplyvu v danom prostredí.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Vplyv z drenáže tunela na podzemné vody

Pri tejto alternatíve sa nepredpokladajú trvale nepriaznivé dopady na životné prostredie. V prípade výskytu väčších trvalých prítokov horninovej vody pri razení tunela budú prítoky zachytené a voda bude samostatným potrubím odvedená do vodojemu na západnom portáli na vodohospodárske účely. Toto opatrenie by eliminovalo prípadné úbytky výdatnosti využívaných vodných zdrojov. Drenážny účinok tunelových rúr by v oblasti zosuvných území spôsobil zníženie HPV, čo by zlepšilo súčasnú nízku stabilitu horninových blokov nad Hrboltovou. Nová lokalizácia západného portálu si vyžaduje nový trvalý záber pozemkov,

ktorý je však rozlohou zanedbateľný oproti zásahom pri pôvodnom riešení pri povrchu. Uvedené je pre novú trasu potrebné vyhodnotiť v správe o hodnotení.

Vplyv pozdĺžneho sklonu diaľnice

Z dôvodu zmiernenia pozdĺžneho sklonu diaľnice nie je potrebný pruh pre pomalé vozidlá v kombinácii nižšieho násypu predstavuje zmena menší trvalý záber pôdy od mosta cez Váh 201-00 na začiatku úseku až po západný portál tunela. Mierny severný odklon trasy diaľnice D1 na povrchu si vyžiada väčší záber trávnatého porastu pred západným portálom tunela ako aj medzi mostami 203-00 a 204-00, kde je potrebný zárez vľavo. Pre tento zárez medzi mostami bude nevyhnutné realizovať výrub drevín rastúcich mimo lesa, avšak trvalo tam ostáva svah so sklonom 1:2, ktorý je možné opätovne zalesniť. Tento zásah zvyšuje celkovú stabilitu svahu a násyp na pravej strane nebude potrebný z titulu zúženia šírky diaľnice o pruh pre pomalé vozidlá.

Zmena mostných objektov

Oba menené mosty 203-00 i 204-00 sa skrátia a zníži sa ich výška nad terénom. Most 203 ostáva vo svojej polohe oproti pôvodnému riešeniu avšak ľavý sa zmení z trojpólového na dvojpoľový, t.j. piliere ľavého a pravého mosta nebudú v zákryte. Most 204 sa výrazne skráti a odsunie od zastavenej časti v Hrboltovej avšak jeho realizácia si vyžiada nové trvalé zábery pôdy a nové výruby drevín, ktoré však môžu byť z časti nanovo vysadené na svahoch diaľnice.

Dočasná depónia (DD1)

Lokalizácia a veľkosť dočasnej depónie pre potreby umiestnenia výrubu z tunela je v súlade s DSP a nevyžiada si nové dočasné zábery nad rámec DSP. Vybudovanie depónie si nevyžiada ani nové výruby drevín. Navrhovanú zmenu (zvýšenie aktivity mechanizmov z dôvodu uloženia rúbaniny aj z predĺženia tunela) bude potrebné posúdiť, nakoľko bude predstavovať zhoršenie negatívneho vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Zariadenie staveniska (ZS) a dočasná depónia (DD-2)

Navrhovaná zmena nebude predstavovať zhoršenie negatívneho vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva oproti pôvodnému riešeniu, nakoľko zariadenie staveniska i dočasná depónia sú situované predovšetkým v priestore pôvodnej trasy diaľnice. Plocha dočasného záberu pre ZS a DD-2 je 3 000 m² a len z časti predstavuje nový záber trávnatých porastov.

Dočasná prístupová cesta SO 801-00

Táto prístupová cesta bola už predmetom zisťovacieho konania a podľa Rozhodnutia MŽP SR č. 4738/2015-3.4/ml zo dňa 29.4.2015 ju nebolo potrebné posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z.. Cesta je právoplatne povolená Stavebným povolením MDVRR SR č. 23612/2015/SCDPK-74548 vydaným dňa 30.11.2015. Jej realizácia je potrebná bez ohľadu na realizáciu zmeny navrhovanej činnosti. Cesta je v blízkosti s územím európskej siete NATURA 2000. Dočasná prístupová cesta však priamo nezasahuje do biokoridoru nadregionálneho významu SKUEV 0253 Rieky Váh (IV. stupeň ochrany). Realizáciou navrhovanej činnosti nepredpokladáme závažné ohrozenie celkovej koherencie súvislej ekologickej sústavy chránených území NATURA 2000 ani negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva, avšak bude potrebný (už právoplatne povolený) výrub drevín, keďže po ukončení výstavby sa dočasná prístupová komunikácia odstráni.

Dočasná prístupová cesta SO 803-00 (1)

Vybudovanie cesty je potrebné z dôvodu nemožnosti využiť prístupové trasy povolené v stavebnom povolení z r. 2009. V súčasnosti je skončená lehota na podávanie námietok v stavebnom konaní a čaká sa na vydanie stavebného povolenia na túto dočasnú prístupovú cestu. Jej realizácia je potrebná bez ohľadu na realizáciu zmeny navrhovanej činnosti ktorou by sa zvýšila jej využiteľnosť pre obsluhu dočasnej depónie DD-1. Zmena je v kolízii s územím európskej siete NATURA 2000. Dočasná prístupová cesta SO 803-00 (1) priamo

zasahuje do biokoridoru nadregionálneho významu SKUEV 0253 Rieky Váh (IV. stupeň ochrany). Na tento zásah bola OÚ Žilina vydaná výnimka č. OU-ZA-OSZP1-2015/042414-004/Drn (15.12.2015), ktorým mení svoje rozhodnutie č. OU-ZA-OSZP1-2015/023841-009/Drn (24.7.2015). Po ukončení výstavby bude cesta odstránená.

Z tohto dôvodu je potrebné posúdenie, či nenastali zmenou nové vplyvy.

Dočasná prístupová cesta SO 142-01

V nadväznosti na dočasnú prístupovú cestu cez Váh 803-00 (1) zabezpečuje prístup na stavenisko v km 0,8 – 2,1 a k dočasnej depónii DD-1. Zmena bude mať mierne negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z dôvodu zvýšenia používania tohto prístupu. Po ukončení výstavby sa dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu.

Dočasná prístupová cesta DP-1

Realizácia dočasnej prístupovej cesty si vyžiada dočasný záber PPF nad rámec DSP o ploche cca 1 400 m², na ktorom bude potrebný aj výrub drevín. Po ukončení výstavby mosta 203-00 sa dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu.

Dočasná prístupová cesta DP-2

Prístupová cesta bude vybudovaná v zosuvnom území pozdĺž trvalého záberu pozemkov pre teleso diaľnice, a preto bude nevyhnutná dôsledná stabilizácia svahov s úpravou hydrologického režimu. Realizácia dočasnej prístupovej cesty si vyžiada aj dodatočný dočasný záber PPF nad rámec DSP o ploche 5 640 m², na ktorom bude potrebné zrealizovať výrub drevín. Po ukončení výstavby mosta 203-00 sa predmetná cesta odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu. Navrhovanú zmenu je preto potrebné posúdiť, nakoľo ide o nové riešenie.

Dočasná prístupová cesta DP-3

Cesta predstavuje prístup k telesu diaľnice medzi mostami 203 a 204 a tiež alternatívny prístup k mostu 204-00 a k západnému portálu tunela oproti prístupu cez miestne komunikácie v Hrboltovej. Avšak realizácia dočasnej prístupovej cesty si vyžiada výrazný dočasný záber pozemkov o ploche 8 850 m², s nevyhnutným výrubom drevín väčšieho rozsahu a dočasným záberom pôdy PPF. Aj keď sa po ukončení výstavby sa dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu navrhovaná zmena bude mať dočasne negatívny vplyv na životné prostredie. Z alternatív prístupu k mostu SO 204-00 i k portálu tunela ju možno považovať za najmenej vhodnú i keď je ňou zabezpečený prístup mimo zastavenej časti Hrboltovej.

Dočasná prístupová cesta DP-4

Cesta predstavuje prístup k telesu diaľnice SO 101-00 i k mostu 204-00, ako alternatíva k prístupu DP-3, avšak pre jej využívanie je nevyhnutný prejazd väčšou časťou Hrboltovej. Je budovaná v tesnej blízkosti navrhovaného biocentra miestneho významu Skálna homôlka-západ a jej realizácia si vyžiada dodatočný dočasný záber pôdy PPF o ploche 4 800 m², výrub drevín ako aj dočasné riešenie Kamenného potoka v jej blízkosti. I keď sa po ukončení výstavby táto dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu, bude mať zmena mierne negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Trvalá prístupová cesta TP-1

Zmena nie je v kolízii s vyhlásenými chránenými územiaми, ani s územiaми európskej siete NATURA 2000 a je prevažne vedená po pozemkoch vyňatých z PPF vo vlastníctve NDS. Navrhovaná zmena v podobe vybudovania 260 m úseku cesty od konca ul. Záskanie bude na zabezpečenie alternatívneho trvalého prístupu záchranných zložiek k západnému portálu mimo diaľnicu. Pre tento prípad je potrebné namodelovať možné situácie a odhadnúť frekvenciu využitia.

Trvalá prístupová cesta TP-2

Účelom zmeny je zabezpečiť alternatívny trvalý prístup záchranných zložiek k západnému portálu tunela mimo diaľnice D1 voči TP-1. Celková dĺžka prístupovej cesty je 500 m a vyžiada si dodatočný trvalý záber pôdy PPF o ploche 2 000 m². I keď trasovanie cesty nie je v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami, ani s územiami európskej siete NATURA 2000 predstavuje vzhľadom k väčšiemu záberu trávnatých porastov menej vhodnú alternatívu ako TP-1 vo vzťahu k vplyvu na životné prostredie.

Rekultivácia pôvodnej trasy diaľnice v km 2,20 – 4,05

V minulosti realizovaná činnosť ako odhumusovanie, odlesnenie, zemné práce archeologický prieskum predstavujú výrazný negatívny zásah do celkovej krajinej štruktúry a z dôvodu zmiernenia negatívneho vplyvu na životné prostredie i zdravie obyvateľstva bude nevyhnutná celková rekultivácia územia s pozitívnym vplyvom na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Rekultivácia prístupovej cesty SO 123-01 k západnému portálu tunela v pôvodnej polohe

V minulosti realizovaná činnosť ako odhumusovanie, odlesnenie. I keď zemné práce neprebehli v plnom rozsahu ako je uvažované v stavebnom povolení, zrealizované práce predstavujú výrazný negatívny zásah do celkovej krajinej štruktúry a z dôvodu zmiernenia ich negatívneho vplyvu na životné prostredie i zdravie obyvateľstva bude nevyhnutná celková rekultivácia územia s pozitívnym vplyvom na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Rekultivácia prístupovej cesty SO 123-02 k lávke nad D1

V minulosti realizovaná činnosť ako odhumusovanie, odlesnenie. I keď zemné práce neprebehli v plnom rozsahu ako je uvažované v stavebnom povolení, zrealizované práce predstavujú výrazný negatívny zásah do celkovej krajinej štruktúry a z dôvodu zmiernenia ich negatívneho vplyvu na životné prostredie i zdravie obyvateľstva bude nevyhnutná celková rekultivácia územia s pozitívnym vplyvom na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Záver

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa zákona prihliadalo na stanoviska predložené k oznámeniu o zmene a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona.

ZÁVER

Predmetná zmena navrhovanej činnosti vyplynula z extrémne náročných geologických a hydrogeologických pomerov v predmetnom úseku stavby Dial'nice D1 Hubová – Ivachnová (km 2,0 – 4,1), ktorých realizácia by okrem vysokých stavebných nákladov na sanáciu zosuvnej oblasti, mohla spôsobiť aj významné negatívne vplyvy na podzemné vody a tým aj lesné a lúčne biotopy dotknutého územia, ako aj na zdroje podzemných vôd.

Preto sa prišlo k novému trasovaniu diaľnice. Najvýraznejšou zmenou v technickom riešení je zmena smerového vedenia diaľnice v km 1,007 – 6,069, zmena v situovaní západného portálu tunela Čebrať a zmena v dĺžke oboch tunelových rúr. Tieto zmeny zákonite vyvolali aj zmenu v riešení súvisiacich objektov ako napr. mosty, prístupové komunikácie, lokalizáciu depónií a iné. a s tým súvisiace vplyvy na životné prostredie a zdravie ľudí.

Zároveň navrhovaná zmena technického riešenia ovplyvní hlukovú záťaž v mestskej časti Ružomberka v Hrboltovej tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky.

Napriek všetkým pozitívam navrhovanej zmeny sa požaduje pri spracovaní následných podrobnejších dokumentácií – správy o hodnotení a jej príloh - zamerať sa na

podrobnejšie vyhodnotenie vplyvov zmeny predovšetkým na hydrologické a geologické pomery, vplyv na hlukovú a emisnú záťaž vyplývajúcu z priestorovej zmeny, vodné pomery, ako aj vplyv na biotopy najmä v polohe alternatívnych prístupov mimo Hrboltovej.

Nakoľko nová trasa nebola posúdená podľa zákona a predpokladajú sa negatívne vplyvy, ktoré je potrebné posúdiť, MŽP SR rozhodlo tak, ako je vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
2. Mesto Ružomberok, mestský úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok (aj pre časť Hrboltová)
3. Obec Likavka, obecný úrad, Jánovčíkova 815, 034 95 Likavka
4. Mária Hatalová, Potočná 97/79, 034 05 Hrboltová
5. Ing. Miloš Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Hrboltová
6. Juraj Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Hrboltová
7. Jaroslav Hatala, Potočná 97/79, 034 05 Hrboltová
8. Ing. Anna Šanobová, MČ Hrboltová, Potočná 6, 034 01 Ružomberok (ako predseda výboru MČ aj za OZ Zdravý domov a 35-tich občanov)
9. Miloš Buchta, Mlynská 263/20, 034 01 Ružomberok
10. Ing. Ľudmila Rihayová, E.P. Voljanského 1368/18, 960 01 Zvolen
11. Ing. R. Remiš, Mlynská 45, 034 01 Ružomberok
12. Rod. Sliačanova, Záskanie 8, 034 05 Ružomberok – Hrboltová
13. Mgr. Daniel Okál, predseda OZ, Príjazdová 6, 034 05 Ružomberok - Hrboltová

Na vedomie

1. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
2. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
3. Okresný úrad, odbor katastrálny, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
4. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
5. Okresný úrad, odbor , odbor opravných prostriedkov, Andreja Kmeťa 17, 010 01 Žilina
6. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, A. Bernoláka 25, 034 01 Ružomberok
7. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Dončova 11, 034 01 Ružomberok
8. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Štúrova 36, 03180 Liptovský Mikuláš
9. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
10. Okresné riaditeľstvo hasičského a Z z, Námestie A. Hlinku 13, 034 01 Ružomberok
11. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
12. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
13. Ministerstvo pôdohospodárstva a RV SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
14. ŽSR, GR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
15. MŽP SR, sekcia ochrany prírody a krajiny, TU
16. ŠOP, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
17. MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
18. SVP, š.p., OZ Piešťany, Nábrežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany
19. MDV a RR SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
20. MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
21. ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, P. O. Hviezdoslava 38, 036 01 Martin
22. Obvodný banský úrad, ul. 9. mája č. 2, 975 90 Banská Bystrica
23. MDV a RR SR, odbor pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
24. MDV a RR SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
25. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Odbor dráhový stavebný úrad, Ing. Štefan Hrivňák, riaditeľ odboru, Námestie slobody č.6, 810 05 Bratislava