

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
odbor posudzovania vplyv na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Bratislava 11. 07. 2016
Číslo: 6095/2016-1.7/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 „**Rýchlostná cesta R1, úsek Korytnica - Ružomberok**“, predloženého navrhovateľom NDS, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 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 **takto:**

U zmeny navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1, úsek Korytnica - Ružomberok“, umiestnenej na k.ú. Donovaly, k.ú. Liptovská Osada, k.ú. Liptovská Lúžna, k.ú. Ružomberok, predmetom ktorej sú zmeny uvedené v *Oznámení o zmene*:

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

V správe o hodnotení, okrem položiek podľa prílohy č. 11 zákona, bude potrebné

- dopracovať primerané posúdenie vplyvov zmeny navrhovanej činnosti R1 na územia sústavy NATURA 2000 (v zmysle článkov 6.3, príp. 6.4 smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS),
- dopracovať vplyv zmeny navrhovanej činnosti R1 na chránené územia národného významu a identifikovať biokoridory,
- vykonať primárne posúdenie zmeny navrhovanej činnosti R1 podľa čl. 4.7 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (Smernica o vodách),
- vyhodnotiť vplyv zmeny navrhovanej činnosti R1 z hľadiska rizík klimatických zmien
- vypracovať vplyv na zdravie v súlade so zákonom č. 355/2007 Z.z. (HIA) pre územie MČ Ružomberok – Biely Potok,
- upraviť trasu R1 tak, aby neohrozovala ani neobmedzovala chov rýb na rybnom hospodárstve pstruhárstvo Príbovce a jeho činnosť v doterajšom rozsahu,
- riešiť zachovanie cyklotrasy „Cyklokorytnička“ v súčasnej podobe,
- komplexne vyhodnotiť vplyv tunelov v riešenej trase na životné prostredie a zdravie ľudí,

- popísať možnosť doplnenia tunelových variantov – tunel Nad Suchou a tunel Brankov,
- popísať možnosť vedenia trasy R1 v km 17-19, km 21-23 a km 27 podpovrchovo,
- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv na krajinný ráz a scenériu krajiny (regulatív č. 4.8.2. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK),
- Popísať vzťah k alternatívnemu riešeniu trasy R3 v úseku D1Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica,
- vyhodnotiť kumulatívne a synergické vplyvy celej dopravnej stavby R1 v úseku BB – Ružomberok.

Odôvodnenie

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Proces hodnotenia vplyvov rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, sa vykonal v nadväznosti na spracované technické štúdie / dokumentácie DÚR predmetnej stavby, pričom stavba rýchlostnej cesty R1 BB – RK bola rozdelená na 4 úseky:

- I. úsek: *Banská Bystrica – severný obchvat.*
- II. úsek: *časť R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.*
- III. úsek: *časť R1 Slovenská Ľupča – Korytnica.*
- IV. úsek: *časť R1 Korytnica – Ružomberok.*

V súvislosti s úsekom stavby „Korytnica – Ružomberok“ a jej nadväzujúcich úsekov boli spracované nasledovné dokumentácie a následne vydané rozhodnutia MŽP SR:

- „Zámer“ podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na ŽP pre stavbu: „I/59 a I/66 Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja“, (04/2007).
- Správa o hodnotení, podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na ŽP pre stavbu: „I/59 a I/66 Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja“, (11/2007).
- Záverečné stanovisko MŽP k navrhovanej činnosti: „I/59 a I/66 Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja“, (č. 6674/2007-3.4, zo dňa 12.7.2008).
- „Zámer“ pre strategický dokument, podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na „I/59 (R1) Banská Bystrica – Ružomberok“, (10/2009).
- Správa o hodnotení strategického dokumentu, podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na ŽP „I/59 a I/66 Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja“, (11/2009).
- Správa o hodnotení, podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na životné prostredie „I/59 (R1) Banská Bystrica – Ružomberok“ (03/2010).
- **Záverečné stanovisko MŽP, podľa zákona č.24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na ŽP k navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica – Ružomberok“, (č.2354/2010-3.4/ml, zo dňa 05.10.2010).**

Výsledky procesu posudzovania určili požiadavky pre ďalší postup projektovej a investičnej prípravy, ako aj stavebno - technického riešenia líniovej stavby. V súčasnosti je investičná a projektová príprava stavby realizovaná v podobe:

- I. úsek: Banská Bystrica – severný obchvat (stavba už zrealizovaná v rámci PPP, v súčasnosti v prevádzke).
- II. úsek: časť R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča (vydané právoplatné územné rozhodnutie, č. KSU BB 2011-166/214-14: OŠSS, St, zo dňa 17.5.2011).

- III. úsek: časť R1 Slovenská Ľupča – Korytnica (bez vydaného územného rozhodnutia a stavebného povolenia).
- IV. úsek: časť R1 Korytnica – Ružomberok (bez vydaného územného rozhodnutia a stavebného povolenia).

Druh požadovaného povolenia zmeny navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Zmena navrhovanej činnosti sa pripravuje s cieľom vydania územného rozhodnutia pre navrhovanú stavbu v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov a 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 v platnom znení.

ZMENA

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, doručil dňa 10. 06. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“) podľa § 18 ods. 2 písm. c) a podľa § 29 ods. 1 písm. b) 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“) **Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1, úsek Korytnica - Ružomberok“**, vypracované podľa Prílohy č. 8a k zákonu.

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 10. 06. 2016.

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 takto:

I. POVAHA A ROZSAH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vývoj dopravy v riešenom území, ak by sa navrhovaná zmena činnosti nerealizovala (0 variant)

V nasledujúcom prehľade sú uvádzané intenzity dopravy na ceste I/59 v úseku Korytnica – Ružomberok bez realizácie novej komunikácie (R24,5/80) v r. 2020, 2030 a v r. 2040:

Tab.: Intenzita dopravy pre vybraný profil I/59 Korytnica - Ružomberok (voz/24h v profile) – **nulový stav**

Cesta	od	do	2015	2020	2030	2040
			Spolu	Spolu	Spolu	Spolu
I/59	Donovaly	MÚK Korytnica*	7 982	8 939	11 137	13 146
I/59	MÚK Korytnica	L. Osada**	7 982	8 939	11 137	13 146

I/59	L. Osada	Biely Potok***	9 528	10 755	13 461	15 958
I/59	Biely Potok	MÚK Ružomberok – JUH****	9 644	10 875	13 621	16 158

Pozn.: * podiel nákladnej dopravy na úrovni 12,4% - 12,7%, ** podiel nákladnej dopravy na úrovni 12,6% - 12,9%, *** podiel nákladnej dopravy na úrovni 12,2% - 12,5%, **** podiel nákladnej dopravy na úrovni 12,1% - 12,4%
(Zdroj: Dopravnoinžinierska analýza „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica - Ružomberok, 2015)

Na základe predpokladaných intenzít dopravy je možné konštatovať, že v predmetnom úseku dôjde do r. 2040 k nárastu dopravy o 65 % až 67,5 % oproti r. 2015. (pozri aj vplyvy stavby na dopravu).

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti (V1), ako aj realizáciou variantu V2 (Záverečné stanovisko MŽP SR, 2010) dôjde k nasledovnému zníženiu dopravnej záťaže na súčasnej ceste I/59, pre výhľadové obdobie rokov 2020, 2030 a 2040 (podľa: dopravnej prognózy, smerovania dopravy, dopravného modelovania a kapacitného posúdenia súčasných a novonavrhovaných komunikácií, Dopravnoinžinierska analýza, 2015):

Tab.: Dopravná prognóza pre stav dopravných intenzít na súčasnej ceste I/59 pri realizácii navrhovanej rýchlostnej cesty R1v úseku Korytnica – Ružomberok (r. 2020, 2030 a 2040)

Cesta	od	do	2020	2030	2040
			Spolu	Spolu	Spolu
I/59 (preložka)	Donovaly	MÚK Korytnica*	3 602	2 429	4 143
I/59 (preložka)	MÚK Korytnica	L. Osada**	1 101	2 791	3 306
I/59 (preložka)	L. Osada	Biely Potok***	1 004	3 147	3 732
I/59 (preložka)	Biely Potok	MÚK Ružomberok – JUH****	1 124	3 307	3 932

Pozn.: * podiel nákladnej dopravy na úrovni 13,1 – 19,1% (bez realizácie III. úseku R1 BB - Korytnica), ** podiel nákladnej dopravy na úrovni 0,0% (bez tranzitnej nákladnej dopravy), *** podiel nákladnej dopravy na úrovni 0,2 – 0,6%, **** podiel nákladnej dopravy na úrovni 0,2 – 0,7%

(Zdroj: Dopravnoinžinierska analýza „Rýchlostná cesta R1 Banská Bystrica - Ružomberok, 2015)

Rozsah zmeny navrhovanej činnosti (vyjadrený v technických jednotkách).

Na základe procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydalo MŽP SR záverečné stanovisko (č. 2354/2010-3.4/ml, zo dňa 5.10.2010) k stavbe: „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“. V rámci záverečného stanoviska MŽP SR odporúča realizáciu navrhovanej rýchlostnej cesty R1 v úseku BB - RK s príslušnými podmienkami:

- pre navrhovaný IV. úsek Korytnica – Ružomberok:
 - a) v časti od križovatky Korytnica po križovatku Osada modrý s modifikáciou, čo najďalej od Liptovskej Osady,
 - b) v časti od križovatky Osada po Podsúchú fialový,
 - c) v časti okolo Pstruhárstva fialový modifikovaný,
 - d) v časti okolo Bieleho potoka modrý modifikovaný, s predĺžením tunelovej rúry čo najďalej za Biely Potok,
 - e) v časti od križovatky Ružomberok – juh fialový až po križovatku Martinček umiestnenú v polohe severne od diaľnice D1, vrátane privádzača Likavka.

Tento variant je popísaný v predloženej zmene ako variant V2 – bledomodrý.

V rámci zmeny navrhovanej činnosti dochádza k optimalizácii pôvodného technického riešenia, (dlhšie tunelové úseky a mostné objekty), pri max. využívaní trasy jestvujúcej cesty I. triedy (I/59), rieši preložky súčasnej cesty (I/59) v súbehu s trasou rýchlostnej cesty R1.

Predložená dokumentácia je v predmetnom úseku Korytnica (MÚK Korytnica) – Ružomberok (MÚK Ružomberok JUH) riešená vo variante

V1 – (červený) - nový a

V2 – (bledomodrý), pričom:

- *Variant V1 – nový - je projekčne a technicky riešený za účelom maximálneho využitia koridoru jestvujúcej cesty I/59 na trasovanie rýchlostnej cesty R1. Rieši možnosť peáže rýchlostnej cesty R1 a štátnej cesty I/59 s cieľom významne redukovať rozsah súbežných ciest. Prietahy obcí / miestnych častí sú riešené obchvatmi.*
- *Variant V2 – odporúčaný variant zo Záverečného stanoviska MŽP SR, (č. 2354/2010-3.4/ml, zo dňa 5.10.2010), ktorý pozostáva z kombinácie pôvodných dvoch variantov z technickej štúdie 09/2010. Prietahy obcí, resp. ich miestnych častí sú riešené obchvatmi.*

Variant V2 – (bledomodrý) bude obsahovať:

- 4 tunelové objekty s celkovou dĺžkou 3250,0 m.
- 32 mostných objektov na R1, 3 ks mostov mimo rýchlostnej cesty (vetvy mimoúrovňových križovatiek, preložka cesty III. triedy v km 0,032) + ekodukt (km 3,0).
- Odpočívadlo (km 6,6), SSÚR Liptovská Osada (v km 10,3).
- 2 úseky preložiek cesty I/59 s celkovou dĺžkou 1 425,0 m.

Stručný popis zmeny navrhovanej činnosti - kategória komunikácie R24,5/80

Zmena navrhovanej činnosti - Variant V1 (červený) - nový

Začiatok zmeny navrhovanej činnosti je situovaný na rozhraní Banskobystrického a Žilinského kraja v mieste vyústenia Barborinej doliny do Korytnickej doliny v pohorí Nízkyh Tatier pri existujúcej ceste I/59 v polohe navrhovanej mimoúrovňovej križovatky Korytnica. V tomto bode zmena navrhovanej činnosti nadväzuje na predchádzajúci úsek výstavby rýchlostnej cesty R1 v úseku III. Slovenská Ľupča - Korytnica. V úseku 0,705 – 1,631 km je trasa stavby vedená **tunelom Korytnica** v dĺžke 927 km. Následne trasa vstupuje do úzkej doliny potoka Korytnica. V tomto úseku je trasa navrhnutá tak, aby bola čo najväčšia využiteľnosť existujúceho telesa cesty I/59 s lokálnymi úpravami smerového vedenia nevyhovujúcich oblúkov. V doline potoka Korytnica navrhovaná stavba cca 8 x mostnými objektmi križuje spomínaný potok, pričom v max. možnej miere využíva teleso cesty I/59. V miestach, kde sa počíta s využitím súčasného telesa cesty I/59 bude súčasná cesta preložená do novej polohy. Za vyústením doliny v km cca 6,5 je navrhovaná stavba naďalej vedená v trase cesty I/59.

Pred obcou Liptovská Osada v km 6,6 sa počíta s umiestnením **odpočívadla Liptovská Osada**. Následne trasa obchádza západným smerom urbanizované územie obce Liptovská Osada prostredníctvom **tunela Liptovská Osada 1** v km 8,197 – 8,339. Po križovaní štátnej cesty III. triedy do obce L. Revúce a potoka Revúca trasa stavby prechádza v dĺžke 814 m cez **tunel Liptovská Osada 2** (km 8,810 – 9,624), pričom výjazdový portál tunela bude umiestnený za obcou Liptovská Osada. Za portálom je zmena navrhovanej činnosti trasovaná cez plochy TTP západne od koridoru cesty I/59, kde v km 11,4 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Liptovská Osada a areál SSÚR. Ďalej sa trasa zmeny opäť dostáva do polohy cesty I/59 až po chatovú oblasť Podsuchá, ktorú obchádza z východnej strany v úseku cca 13,8 – 14,2 km, pričom mostnými objektmi prekonáva potok Revúca (km 14,018, km 14,050, km 14,888). Následne opätovne využíva trasu cesty I/59 až po cca 17,0 km, kde sa od trasy I/59 odkláňa západným smerom, pričom obchádza lokalitu Jazierce a Biely potok. Následne pri miestnej časti mesta Ružomberok - Biely Potok vstupuje zmena navrhovanej činnosti do navrhovaného **tunela Biely Potok** v dĺžke 1 395 m (úsek v km 19,272 – 20,667). Za severným portálom tunela v km 21,000 trasa zmeny navrhovanej činnosti končí v navrhovanej MÚK

Ružomberok JUH. Zmena navrhovanej činnosti v predmetnom úseku je navrhnutá v kategórii R 24,5/80, so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním.

Celková dĺžka úseku zmeny stavby R1 MÚK Korytnica – MÚK Ružomberok JUH predstavuje 21,0 km. Zmena navrhovanej činnosti bude oplotená.

Zmena navrhovanej činnosti (VAR V1) v predmetnom posudzovanom úseku bude obsahovať:

- 3 mimoúrovňové križovatky (MÚK Korytnica, MÚK L. Osada, MÚK Ružomberok JUH).
- 4 tunelové objekty s celkovou dĺžkou 3278 m (tunel Korytnica – 927 m, tunel Liptovská Osada 1 – 142 m, tunel Liptovská Osada 2 – 814 m, tunel Biely Potok – 1395 m). Navrhované tunelové objekty budú realizované tak, aby vyhovovali požiadavkám požiarnej bezpečnosti, ochrany zdravia osôb, plynulej a bezpečnej jazdy vozidiel a tiež podmienkam hospodárnosti a minimálnej náročnosti na prácnosť údržby tunela v prevádzke.
- 26 mostných objektov na rýchlostnej ceste R1, 20 ks na existujúcej ceste I/59. Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej rýchlostnej cesty kategórie R24,5/80 a morfológie terénu v hodnotenom úseku. Pri premostení vodných prekážok (vodné toky, potoky) budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie prietoku Q100 s požadovanou rezervou / technický návrh mostných telies bude rešpektovať výšku hladiny 100 ročnej vody dotknutých tokov v riešenom území + rezerva min. 1 m. Podpery / piliere mostných objektov budú osadené mimo samotných korýt tokov tak, aby nedošlo k znefunkčneniu toku, resp. zhoršeniu hydraulických pomerov dotknutých vodných útvarov. Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostňovaných dopravných trás v zmysle STN 73 6201.
- ekodukt v Korytnickej doline, v polohe km 3,0 pri križovaní stavby s poľnou cestou a tokom z doliny Veľká Bzdová / Malá Krivá a druhý ekodukt v lokalite Brankov – Bukovina v úseku cca km 14,6 – 14,7, príp. v km 15,2 – 15,3. Umiestnenie ekoduktov bolo odkonzultované s Obvodnou poľovníckou komorou Ružomberok a dotknutými poľovníckymi revírmi (Smrekovica, Sokol, Brankov). Šírka ekoduktu sa navrhuje s rozmermi 80 až 100 m. V km 10,10 je navrhovaný most nad potokom Hlinava (ide o presypanú rámovú železobetónovú konštrukciu v dĺžke 6,5 m, výške 4 m) - je potrebné predĺžiť a čiastočne zväčšiť mostný objekt pre zabezpečenie migrácie vysokej zveri (návrh: dĺžka mosta cca 30 m, výška 6 m, príp. zmeniť typ mostnej konštrukcie).
- 5 úsekov preložiek cesty I/59 s celkovou dĺžkou 9 080,0 m (v km 1,989 - 4,239, v km 4,248 - 5,396, v km 11,176 - 13,705, v km 14,014 - 17,167).
- Odpočívadlo Liptovská Osada v km 6,6 a Stredisko správy a údržby (SSÚR) v polohe 11,4 km o výmere cca 47 130 m².

Variant V2 – (bledomodrý) – podľa Záverečného stanoviska MŽP SR, č. 2354/2010-3.4/ml, zo dňa 5.10.2010

Začiatok variantu V2 je situovaný na rozhraní Banskobystrického a Žilinského kraja v mieste vyústenia Barborinej doliny do Korytnickej doliny pri existujúcej ceste I/59 v polohe navrhovanej mimoúrovňovej križovatky Korytnica. V polohe km 0,707 – 1,603 je navrhovaný **tunel Korytnica** v dĺžke 896,0 m. Následne je trasa stavby vedená po cca 7,0 km údolím Korytnice s rovnomenným potokom až ku Liptovskej Osade, kde sa dolina rozširuje. V tomto úseku trasa nevyužíva teleso cesty I/59, ale osciluje okolo ľavého brehu potoka Korytnica. Pred obcou Liptovská Osada je v km 6,6 navrhované odpočívadlo Liptovská Osada. Za odpočívadlom trasa opäť križuje potok Korytnica, od ktorého sa následne odkláňa západným smerom, v polohe km 8,245 – 8,387 obchádza obec Liptovská Osada navrhovaným krátkym **tunelom Liptovská Osada 1** s dĺžkou 142,0 m. Po prekrižovaní štátnej cesty III. triedy do L. Revúca a potoka Revúca trasa vstupuje v polohe km 8,858 - 9,672 do **tunela Liptovská Osada 2** v dĺžke 814 m. Výjazdový portál tunela je umiestnený za obcou Liptovská Osada. V tomto priestore, na rozhraní s k.ú. Ružomberok, je v km 10,3 navrhovaná MÚK Liptovská Osada aj Stredisko správy a údržby rýchlostných ciest Liptovská Osada. Následne trasa variantu V2 pokračuje popri ceste I/59 a toku Revúca, ktoré niekoľkokrát križuje mostnými objektmi (napr. km 12,590, km 12,886, km 13,376, km 13,883, 14,889). Súčasnú trasu I/59 využíva v minimálnej miere. V km 13,5 – 14,5 variant V2 obchádza Chatovú oblasť Podsúchú z východnej strany a je vedený v súbehu s koridorom cesty I/59 až po areál rybného hospodárstva v 16,0 km. Za areálom sa variant V2 odkláňa západným smerom od lokalít Jazierce a Biely potok, kde v km 19,280 pri miestnej časti Ružomberok

- Biely Potok vstupuje do navrhovaného **tunela Biely Potok** s dĺžkou 1 398 m. Za severným portálom tunela cca 400 m je trasa variantu V2 ukončená v km 21,000 v navrhovanej MÚK Ružomberok JUH. Rýchlostná cesta R1 v predmetnom úseku je navrhnutá v kategórii R 24,5/80, so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním. Celková dĺžka riešeného úseku R1 Korytnica – Ružomberok predstavuje 27,93 km.

Variant V2 – (bledomodrý) bude obsahovať:

- 4 tunelové objekty (tunel Korytnica, Liptovská Osada1, Liptovská osada 2, tunel Biely Potok) s celkovou dĺžkou 3250,0 m.
- 32 mostných objektov na R1, 3 ks mostov mimo rýchlostnej cesty (vetvy mimoúrovňových križovatiek, preložka cesty III. triedy v km 0,032) + ekodukt (km 3,0).
- Odpočívadlo (km 6,6).
- SSÚR Liptovská Osada (v km 10,3) o výmere cca 47 130 m².
- 2 úseky preložiek cesty I/59 s celkovou dĺžkou 1 425,0 m:
 - preložka cesty I/59 v km 13,320 – 14,180 R1
 - preložka cesty I/59 v km 16,625 – 17,190 R1

Súvislosť s inými činnosťami (jestvujúcimi, prípadne plánovanými)

Zmena navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1 v úseku Korytnica – Ružomberok“ je súčasťou uceleného úseku R1 Banská Bystrica – Ružomberok:

- I. úsek: Banská Bystrica – severný obchvat.
- II. úsek: časť R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.
- III. úsek: časť R1 Slovenská Ľupča – Korytnica.
- IV. úsek: časť R1 Korytnica – Ružomberok.

Zmena navrhovanej činnosti nadväzuje na nasledovné pripravované úseky siete rýchlostných ciest a diaľnic v SR (R1, D1):

- 1) v južnom smere: III. úsek „Rýchlostná cesta R1 Slovenská Ľupča - Korytnica“,
- 2) v severnom smere v polohe navrhovanej MÚK Ružomberok JUH nadväzuje na úsek MÚK Ružomberok - MÚK Martinček“ na trasu pripravovanej diaľnice „D1 Ivachnová – Hubová“.

Predmetný úsek rýchlostnej cesty R1 Korytnica – Ružomberok je v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 311/2014 dňa 25.6.2014). Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest definoval predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica o nový úsek Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1), celková dĺžka R1 Trnava - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1) po jeho doplnení bude predstavovať 216,3 km.

Územné plány dotknutých sídelných útvarov (Ružomberok, Liptovská Osada, Donovaly) s trasou rýchlostnej cesty R1 podľa vypracovaných technických štúdií uvažujú – koridor R1 je v územných plánoch dotknutých sídiel zaznačený v trase V2, v trase variantu V1 sčasti a to v miestach spoločnej trasy V2 s V1, pozri aj kap. IV/1.1. prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce. Stabilizácia trasy rýchlostnej cesty R1 by umožnila obciam plánovať rozvoj ďalších oblastí urbanizovaných štruktúr, prvkov rekreácie a turizmu, atď.

Požiadavky na vstupy (najmä záber pôdy, potreba vody, potreba surovín a celkové využitie prírodných zdrojov, potreba energetických zdrojov a pod.).

Za riešené územie zmeny – predstavuje samotné teleso rýchlostnej cesty R1 so súvisiacim zázemím na úseku MÚK Korytnica – MÚK Ružomberok JUH (variant červený – V1).

Hodnotené územie zmeny - predstavuje koridor so šírkou 400 m na obidve strany od okraja telesa rýchlostnej cesty R1 v predmetnom úseku Korytnica – Ružomberok.

Údaje o výstupoch

Výstupom bude znečistenie ovzdušia, tvorba odpadov, odpadové vody, iné odpady, hluk, vibrácie, žiarenie, teplo, zápach a iné očakávané vplyvy, ktoré sú podrobnejšie popísané v ďalších častiach tohto Rozhodnutia.

Pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva.

Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti (V1) a variantu V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR, 2010) v úseku Korytnica – Ružomberok dôjde:

- v polohe zastavaných urbanizovaných častí obcí k odklonu dopravy z existujúcej cesty I/59 (podpovrchovo – tunelmi), ktorá v súčasnosti prechádza cez zastavané územia dotknutých obcí / miestnych častí sídiel,
- odľahčeniu horského priechodu Donovaly najmä od nákladnej tranzitnej dopravy,
- preprave osôb bez kongescií do rekreačných oblastí,
- zníženiu hlukovej/emisnej záťaže v zastavaných častiach dotknutých sídelných útvarov,
- zníženiu rizika znečistenia povrchových/podzemných vôd a kontaminácie vodných zdrojov využívaných pre zásobovanie obyvateľstva (eliminácia havarijných rizík nákladnej dopravy v členitom horskom teréne najmä v polohách kríženia s vodnými tokmi/miestnymi potokmi),
- poklesu nehodovosti v trase súčasnej cesty I/59 a zvýšení bezpečnosti premávky a pohybu cyklistov a chodcov (bezpečnejší pohyb obyvateľov za nákupmi, prácou, do predškolských / školských zariadení a pod.),
- k vzniku prepojenia rýchlostnej cesty R1 na diaľnicu D1 úsek Ivachnová – Hubová.

Pozitívne nepriamo ovplyvnení budú účastníci dopravnej premávky z dôvodu eliminácie kolízií so zverou a znížením nehodovosti, pôjde vplyvy prospešné oproti súčasnému stavu (doprava v trase existujúcej cesty I/59 bez oplotenia).

Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada asanáciu cca 6 pozemných stavieb nachádzajúcich sa v k.ú. Liptovská Osada, k.ú. Ružomberok (km 0,1 v polohe MÚK Korytnica, km 9,73 a km 9,88 v polohe tunela L. Osada 2, km 15,87, km 16,70, km 16,82 pri areáli SLOVRYB/južná časť zástavby Jazierce). Variant V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR, 2010 bude vyžadovať asanáciu cca 7 objektov pozemných stavieb.

Vzhľadom na vyššie uvedené z pohľadu vplyvu stavby na obyvateľstvo (odklon dopravy, protihlukové opatrenia, zníženie imisnej záťaže, atď.) sú zmena navrhovanej činnosti (V1) a variant V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR porovnateľné. Vyššiu preferenciu má trasa zmeny stavby (V1) z dôvodu nižších nárokov na sanáciu objektov v trase stavby.

Ovplyvňovanie pohody života

Na zmenu navrhovanej činnosti negatívne reagovali obyvatelia miestnej časti Ružomberka – Biely Potok s odôvodnením, že sa im zníži kvalita a pohoda života.

Celkové znečisťovanie alebo znehodnocovanie prostredia.

Táto kapitola je podrobnejšie popísaná v ďalších častiach tohto Rozhodnutia.

Riziko nehôd s prihliadnutím najmä na použité látky a technológie, ako aj ďalšie možné riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti.

Riziká počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti

Stavba bude musieť byť realizovaná pod trvalým dohľadom stavebného dozoru. Počas výstavby navrhovanej činnosti môžu ďalej vzniknúť v minimálnom rozsahu riziká / nehody

súvisiace priamo so stavebnou činnosťou, ako napr.: zanášanie vodných tokov a plôch stavebným materiálom zo stavebných prác, počas vykonávania preložiek vodných tokov - únik ropných látok zo stavebných mechanizmov, extrahovateľných nepolárnych látok ropného pôvodu a pod.) Ich eliminácia je podmienená dôsledným technickým monitoringom a dodržiavaním platných stavebných, technologických, organizačných a bezpečnostných predpisov súvisiacich s navrhovaným druhom činnosti.

Počas výstavby môže byť zvýšená hlučnosť, prašnosť a emisie z dopravy v okolí rozostavaného telesa stavby z dôvodu stavebných prác a činnosti stavebných strojov. Ich vplyv nebude dlhodobý - je možné ho minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov.

Riziká počas prevádzky zmeny navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti po realizácii nebude pre obyvateľstvo predstavovať zdravotné riziká. Zmena navrhovanej činnosti (V1) bude obsahovať príslušné protihlukové opatrenia - protihlukové steny v dĺžke 9 420 m. Vo variante V2 zo záverečného stanoviska (MŽP SR, 2010) sa uvažuje s realizáciou protihlukových stien na v dĺžke 9 620 m. Realizáciou zmeny navrhovanej činnosti vzhľadom na jej technické riešenie a odklon trasy od obývaného urbanizovaného územia za predpokladu realizácie navrhovaných protihlukových opatrení nepredpokladáme zhoršenie akustických pomerov v zastavanom obývanom území dotknutých obcí oproti súčasnému stavu (doprava trasovaná cez zastavané časti obcí v trase existujúcej cesty I/59). Výsledky spracovanej Hlukovej štúdie (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2015) potvrdili dodržanie príslušných limitných hodnôt hluku v zastavaných častiach dotknutých obcí.

Pre zmenu navrhovanej činnosti bola spracovaná emisná štúdia (DOPRAVOPROJEKT a.s., 2015), ktorej výsledky potvrdili, že navrhovaná variantne riešená stavba bude spĺňať imisné limity podľa platnej legislatívy. Môžeme konštatovať, že realizáciou navrhovanej stavby nebude dochádzať ku priamym zásahom obyvateľstva zvýšeným množstvom znečisťujúcich látok od dopravy z trasy rýchlostnej cesty, ktoré by prekračovali limitné hodnoty.

Zdravotné riziká v hodnotenom území v zastavaných častiach dotknutých sídiel sa realizáciou navrhovanej činnosti znížia oproti súčasnému stavu. Vybudovanie zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku prispeje k odbremeneniu zastavaných obytných častí dotknutých obcí v trase existujúcej cesty I/59 od dopravnej záťaže, zníženiu hlukovej a emisnej záťaže v obytných zastavaných častiach dotknutých obcí, zníženiu nehodovosti v trase cesty I/59, zvýšeniu bezpečnosti premávky a pohybu chodcov, cyklistov.

Zmena navrhovanej činnosti nebude produkovať odpadové látky takého charakteru a zloženia, ktoré by mohli mať negatívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva dotknutých sídelných útvarov. Stavba bude oplotená a v celej dĺžke trasy bude vybudovaná cestná kanalizácia s odlučovačmi ropných látok / sedimentačnými nádržami.

II. MIESTO VYKONÁVANIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Rýchlostná cesta R1 Korytnica – Ružomberok je navrhovaná v Banskobystrickom kraji, v okresoch Ružomberok a Banská Bystrica, katastrálnom území (ďalej len „k.ú.“) Ružomberok, Liptovská Osada, Donovaly, Liptovská Lúžna.

Rýchlostná cesta je v tomto úseku navrhnutá v dvoch variantoch:

Variant V1 (červený) maximálne využíva koridor jestvujúcej cesty I/59, peáže rýchlostnej cesty R1 a štátnej cesty I/59 s cieľom významne redukovať rozsah súbežných ciest, obce obchádza.

Variant V2 (bledomodrý) je odporúčaným variantom zo záverečného stanoviska MŽP SR č. 2354/2010-3.4/ml z 5. 10. 2010.

Súčasný stav využitia územia

Širšie okolie hodnoteného územia zmeny reprezentujú prírodné, poloprírodné a kultúrne (poľnohospodárske / urbanizované) prvky pohorskej a horskej krajiny. Prevládajúcim vizuálnym znakom v krajine sú lesné komplexy viazané na masív / svahy Veľkej Fatry a Nízkych Tatier. Poľnohospodárske prvky krajiny sú sústredené do nižšie položených miest v alúviách tokov.

V území sú zastúpené aj lúky a pasienky a zastavané plochy sídiel. Ide o vidiecke obce s nízkopodlažnou bytovou výstavbou a mesto Ružomberok so sídelnou komplexnou bytovou výstavbou s areálmi výroby a služieb. Infraštruktúru dopĺňajú prvky dopravnej infraštruktúry (cesta I/59, cesty III. triedy, miestne komunikácie, atď.).

Z pohľadu súčasnej dopravnej záťaže na I/59 je možné konštatovať, že za posledných 10 rokov stúpila intenzita dopravy v predmetnom úseku o 60 až 70%. Výrazný nárast dopravy spôsobuje na ceste I/59 dopravné kolízie a dopravné nehody. Relatívna nehodovosť v úseku Korytnica – Ružomberok za obdobie (2010 – 2013) sa pohyboval na úrovni 0,60 až 1,96 neh/km. Najnehodovejší úsek predstavuje oblasť Donovaly – Liptovská Osada (1,09 – 1,96 neh/km). Za sledované obdobie 3 rokov bolo v posudzovanom úseku Korytnica – Ružomberok 116 dopravných nehôd, pričom došlo k usmrteniu 3 osôb, 27 osôb utrpelo ťažké zranenie 47 cestujúcich ľahké zranenia.

Nárast dopravy, zvyšovanie rizika nehodovosti a problémy s prejazdnosťou najmä nákladnej tranzitnej dopravy cez horský priechod v zimnom období vyvoláva potrebu/ nutnosť riešenia novej dopravne komfortnej a kapacitne vyhovujúcej pozemnej rýchlostnej komunikácie v úseku BB - RK.

Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Strategickým plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR

Predmetný úsek rýchlostnej cesty R1 je v súlade so schváleným Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 311/2014 dňa 25.6.2014). Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest definoval predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica o nový úsek Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1), celková dĺžka R1 Trnava - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1) po jeho doplnení bude 216,3 km.

Banskobystrický samosprávny kraj

V rámci územného plánu VÚC Banskobystrického kraja, zmeny a doplnky 2014 (schválený Uznesením Zastupiteľstva BBSK č. 84/2014, zo dňa 5. decembra 2014) je koridor rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok premietnutý v textovej aj grafickej časti územnoplánovacej dokumentácie:

6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry:

6.1 Oblasť rozvoja cestnej infraštruktúry: 6.1.1.4. Rešpektovať koridor pre realizáciu rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok (x D1) na území Banskobystrického kraja. Stavba je definovaná ako verejnoprospešná stavba (1. Cestná infraštruktúra, 1.1.2. rýchlostná cesta R1 v úseku Banská Bystrica východ - Slovenská Ľupča – tunel pod Hiadeľským sedlom - hranica so Žilinským samosprávnym krajom).

Žilinský samosprávny kraj

V rámci spracovaného územného plánu VÚC Žilinského samosprávneho kraja, 1998, v znení zmien a doplnkov č.1 až č.4, nie je koridor rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica –

Ružomberok zaznačený. V územnom pláne VÚC Žilinského samosprávneho kraja, Zmeny a doplnky č.4, (03/2011) je v kap. 2.13.3. Infraštruktúra cestnej dopravy konštatované, že: „Celý proces prípravy rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok nie je náležité formálne ukončený a uspôsobený na zapracovanie do územnoplánovacích dokumentácií, teda i do záväznej časti ZaD č. 4 ÚPN VÚC Žilinského kraja“. V ÚPN VÚC Žilinského samosprávneho kraja je v textovej a grafickej časti zaznačená alternatívna trasa rýchlostnej cesty R1 vedená cez Kremnické vrchy s prepojením na koridor R3 pri Hornej Štubni. Ide o novú trasu cez Kremnické vrchy, vyžadujúcu si úpravu koncepcie koridorov rýchlostných ciest v rámci SR.

Dotknuté obce / sídelné útvary:

- Ružomberok – Územný plán mesta Ružomberok, Zmeny a doplnky č.3, (Ing. Arch. Marián Pivarčí, Ing. Arch. Peter Krajč, 01/2016). V rámci ÚPD v polohe k.ú. dotknutého sídla je vyčlenený koridor pre umiestnenie navrhovanej rýchlostnej cesty R1 (R22,5/80) vo variante V2. V miestach spoločnej trasy V2 s V1 je koridor R1 Korytnica – Ružomberok zaznačený v polohe trasy zmeny navrhovanej činnosti.
- Liptovská Osada – Územný plán obce Liptovská Osada, zmeny a doplnky č.4 (Ing. arch. Peter Nezval, 04/2013). V platnej územnoplánovacej dokumentácii sa s trasovaním rýchlostnej cesty R1 v polohe k.ú. obce počíta a jej koridor vo VAR V2 je premietnutý v grafickej a textovej časti územného plánu obce, VAR V1 len sčasti.
- Liptovská Lúžna – Územný plán obce Liptovská Lúžna (Architektonický ateliér GaM, Ružomberok, 1997, zmeny a doplnky, 2003). V rámci ÚPD v polohe k.ú. obce nie je koridor R1 vo V1 ani V2 zaznačený. V územnom pláne susednej obce Liptovská Osada je koridor rýchlostnej cesty R1 zaznačený aj v polohe k.ú. Liptovská Lúžna (západný cíp k.ú.), Výkres riešenia verejného technického vybavenia, M 1:10 000).
- Donovaly – Územný plán obce Donovaly, 2013 (Ing. arch. Peter Valkovič, 06/2013) V rámci ÚPD v polohe k.ú. obce koridor trasy v polohe zmeny (VAR V1) a VAR V2 (ZS MŽP SR, 2010) rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok v kategórii R24,5/100 je zaznačený (Výkres širších územných vzťahov, M 1 : 25 000).

Relatívny dostatok, kvalitu a regeneračné schopnosti prírodných zdrojov v dotknutej oblasti

Oblasť je relatívne neporušená, v lokalitách obcí urbanizovaná. Regeneračné schopnosti územia sú v dotknutej oblasti vysoké.

Únosnosť prírodného prostredia, najmä ak ide o tieto oblasti:

Územný systém ekologickej stability

V hodnotenom území zmeny a jeho bližšom okolí sa nachádzajú prvky ÚSES vyčlenené v rámci nasledovných dokumentov týkajúcich sa prvkov ÚSES:

- a) RÚSES okresu Ružomberok, Návrh regionálneho systému ekologickej stability, 2013.
- b) Územný plán VÚC Žilinského kraja, Zmeny a doplnky č.4, 2011.
- c) Územné plány dotknutých obcí.

V hodnotenom území zmeny navrhovanej činnosti sa podľa vyššie uvedených dokumentov nachádzajú nasledujúce prvky ÚSES:

Biokoridory:

- Biokoridor regionálneho významu Ďumbierske Nízke Tatry – Zvolen (Bk4r) - terestrický biokoridor spájajúci biocentrá Ďumbierske Nízke Tatry a Zvolen cez úzke údolie potoka Korytnica. Významný je najmä pre migráciu cicavcov. Zmena navrhovanej činnosti pretína prvok ÚSES v polohe 3,0 – 6,0 km (v km 3,0 je navrhovaný pre zabezpečenie migrácie zveri

ekodukt – v polohe Chabzdovej doliny). S umiestnením ekoduktu v tejto polohe sa počíta aj vo variante zo záverečného stanoviska MŽP SR (VAR V2).

- NRBk Ďumbierske Nízke Tatry – Veľká Fatra (Bk4n) – ide o terestrický nadregionálny biokoridor v dĺžke cca 4,4 km, šírke cca 800 – 2200 m spájajúci biocentrá Ďumbierske Nízke Tatry a Veľká Fatra cez údolie potoka Revúca. Významný je najmä pre migráciu cicavcov – vysokej zveri. Trasa zmeny navrhovanej činnosti križuje biokoridor v úseku cca 11,0 – 13,0 km a v km 14,8 – 17,0. Navrhujeme v polohe lokality Brankov - Bukovina v úseku cca 14,6 – 14,7 umiestnenie ekoduktu, alternatívne v km 15,2 – 15,3. Vo variante V2 (záverečné stanovisko MŽP SR, 2010) sa s umiestnením ekoduktu v polohe nadregionálneho biokoridoru Ďumbierske Nízke Tatry – Veľká Fatra nepočíta.

- Regionálny biokoridor Vodný tok Revúca (Bk1r) – ide o hydricko – terestrický biokoridor regionálneho významu tvorený tokom Revúcej a jeho brehovými a sprievodnými porastmi v nive toku. Najväčší význam má tento biokoridor pre avifaunu a aquatické a semiaquatické druhy. Brehové a sprievodné porasty sú dobre vyvinuté, miestami fragmentované, tvorené najmä jelšou lepkavou, jelšou sivou, jaseňom štíhlým, čremchou obyčajnou, viacerými druhmi vrb. Súčasťou biokoridoru Revúca sú aj nelesné mokradné spoločenstvá v nive toku (napr. na pravom brehu rieky Revúca severne od Podsucej, medzi Liptovskou Osadou a L. Revúcami). Vodnatosť toku je ovplyvnená odbermi povrchovej vody pre MVE, rybné hospodárstvo v Bielom Potoku, zasnežovanie a záchytné prameňov vody pre pitné účely. Biokoridor je navrhovanou stavbou pretínaný mostnými objektmi (VAR V1 - 5 x v úseku napr. km 12,5 – 14,8, km 17,4, km 20,8, VAR V2 - 8 krát, v polohe km 12,5 – 13,4, km 13,8, km 16,4, km 20,8).

Medzi hydrické biokoridory lokálneho významu sú zaradené aj miestne vodné toky a ich prítoky. Ide o stále a občasné vodné toky s vyvinutou sprievodnou brehovou vegetáciou.

Chránené územia [napr. chránená krajinná oblasť, národný park, chránený areál, prírodná rezervácia, národná prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, národná prírodná pamiatka, chránený krajinný prvok, chránené vtáčie územie, navrhované chránené vtáčie územie, územie európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti],

Pre navrhovanú stavbu bolo spracované: „Hodnotenie významnosti vplyvov rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000, In: Štúdiá realizovateľnosti, Sprievodná správa: „R1 Banská Bystrica – Ružomberok“ (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 06/2015).

Cieľom predkladaného hodnotenia bolo zistiť, či existuje pravdepodobnosť, že navrhovaná stavba môže mať vplyv na integritu území sústavy NATURA 2000, do ktorých zasahuje, resp. identifikovať možné ekosozologicky problémové oblasti variantov predmetnej stavby za účelom konkretizácie rozsahu budúcich terénnych prieskumov.

Riešené územie zmeny navrhovanej činnosti (samotná trasa navrhovanej stavby vo variante V1 - červený) pretína vyhlásené lokality tvoriace sústavu chránených území NATURA 2000 (Chránené vtáčie územia a Územia európskeho významu). Ide o zásah do okrajových častí lokalít NATURA 2000, stavba nepretína jadrové / celistvé časti chránených území NATURA 2000.

Zásah trasy R1 sa predpokladá do lovného teritória netopierov, pri veľkých šelmách (medveď, vlk, rys) pravdepodobne nebudú dotknuté ich reprodukčné, úkrytové ani potravné biotopy.

Trasa R1 však zasiahne do priestoru, kde prebieha plošná migrácia týchto druhov medzi pohorím Veľká Fatra a Nízke Tatry.

Do ÚEV zasahuje variant zmeny navrhovanej činnosti (V1 – červený), ktorý ÚEV Revúca (vodný tok) križuje mostnými objektmi 5 x. Variant V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR križuje vodný tok 8 x. Pôjde o záber biotopov predmetu ochrany (6430) s priamym vplyvom, resp. (7230) pri výstavbe tunela L. Osada 1, L. Osada 2 s nepriamym vplyvom (biotop Ra6 Slatiny s vysokým obsahom báz - možné zmeny vodného režimu pri budovaní tunela).

Podľa „Štúdie kompenzačných opatrení a projektu biologickej revitalizácie územia“ (Enving s.r.o., 2011) sa pozdĺž toku Revúca v okolí Liptovskej Osady vyskytuje hustejší zápoj brehovej vegetácie v zastúpení biotopov: Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (kód 91E0*), Ls1.4 Horské jelšové lužné lesy (91E0*). Lokálne sú na brehoch toku vyvinuté aj bylinné porasty reprezentujúce biotop Br6 Brehové porasty deväťsilov (nejedná sa o prioritný biotop). Uvedené biotopy nie sú predmetom ochrany SKUEV0164 Revúca, avšak budú zasiahnuté (realizácia mostných objektov).

Celkový vplyv zmeny navrhovanej činnosti (V1) a variantu (V2) na predmet ochrany dotknutých lokalít NATURA 2000 bol vyhodnotený ako mierne negatívny (-1). Významný negatívny vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti (V1) oproti technickému riešeniu stavby vo variante 2 odporúčaného zo záverečného stanoviska MŽP SR (2010) na predmet ochrany a celistvosť lokalít NATURA 2000 sa podľa štúdie nepredpokladá. Stavba bude obsahovať príslušné zmierňujúce opatrenia.

Tab.: Strety trasy zmeny navrhovanej činnosti (VAR1) a trasy variantu zo záverečného stanoviska MŽP SR, 2010 (VAR V2) s územiaми zaradenými do sústavy lokalít NATURA 2000

Variant	Úsek trasy (km)	Chránené územie	Charakteristika stretu	Dĺžka stretu / kontaktu (m)
VAR V1	4,2 – 4,35	SKUEV0198 Zvolen	trasa zasahuje do lokality okrajovo	158 m
VAR V2	4,1 – 5,26			1 160 m
VAR V1	12,6 – 14,1	SKUEV0197 Salatin	trasa zasahuje do lokality okrajovo	1 500 m
VAR V2	12,6 – 12,9			280 m
VAR V1	5 x (km 8,6, km 12,5, km 14,0, km 14,8, km 17,4)	SKUEV0164 Revúca	križuje vodný tok mostnými objektmi	240 m
VAR V2	8 x (km 8,6, km 12,5, km 12,8, km 13,4, km 13,8, km 14,8, km 16,4, km 17,4)			320 m
VAR V1	12,7 – 14,0	SKCHVÚ018 Nízke Tatry	trasa zasahuje do lokality okrajovo	1 300 m
VAR V2	km12,8 km13,6		trasa vedená v dotyku s lokalitou	0 m
VAR V1	0,0 – 7,0	SKCHVÚ033 Veľká Fatra	trasa vedená <u>po hranici</u> chráneného územia po cca km 5,7	3 000 m, z toho tunel 927 m
VAR V2	0,0 – 5,5		trasa vedená okrajovými západnými časťami chráneného vtáčieho územia	4 700 m, z toho tunel 896 m

Oblasti významné z hľadiska výskytu, ochrany a zachovania vzácnych druhov fauny a flóry (napr. chránené druhy a ich biotopy)

Charakteristika biotopov a ich významnosť

V riešenom území zmeny navrhovanej činnosti (poloha umiestnenia trasy R1 v úseku MÚK Korytnica – MÚK Ružomberok JUH) sa vyskytujú nasledovné biotopy európskeho / národného významu (podľa: „Štúdia realizovateľnosti, Sprievodná správa: „R1 Banská Bystrica – Ružomberok“, 06/2015, Správy o hodnotení I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1, 2010 a Štúdie kompenzačných opatrení a projektu biologickej revitalizácie územia - Enving, s.r.o., 2011):

Tab.: Zoznam chránených biotopov zistených v trase navrhovanej stavby R1 Korytnica - Ružomberok

Kód SK	Názov biotopu	Kód Natura 2000	Spoločenská hodnota (€/m ²)
Biotopy národného významu			
Kr8	Vŕbové kroviny stojatých vôd		6,63
Kr9	Vŕbové kroviny na zaplavovaných brehoch vôd		6,63
Lk3	Mezofilné pasienky a spásané lúky		3,65
Lk6	Podmáčané lúky horských a podhorských oblastí		9,62
Lk10	Vegetácia vysokých ostríc		7,30
Biotopy európskeho významu			
Br4	Horské vodné toky a ich drevinová vegetácia s vŕbou sivou (<i>Salix eleagnos</i>)	3240	12,28
Br6	Brehové porasty deväťsilov	6430	9,62
Tr1	Suchomilné trávno-bylinné a krovinné porasty na vápnom substráte	6210	24,56
Lk1	Nížinné a podhorské kosné lúky	6510	21,24
Ra6	Slatiny s vysokým obsahom báz	7230	117,50
Ls1.3	Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy	*91E0	17,92
Ls1.4	Horské jelšové lužné lesy	*91E0	17,92
Vo4	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i>	3260	19,58

Lesné porasty v trase zmeny navrhovanej činnosti (VAR1) a v trase variantu V2 zo záverečného stanoviska MŽP, 2010 sa vyskytujú v južnej časti Korytnickej doliny pod skalným masívom Sokol, pri Liptovskej Osade, v oblasti Podsucej a Bieleho Potoka. Ide o druhotné, hospodárskym zmenené porasty s prevahou smreka, ktoré nahrádzajú prirodzené porasty biotopov Ls5.4 Vápnomilné bukové lesy a Ls5.1 Bukové a jedľovo – bukové kvetnaté lesy. Spomínané biotopy v miestach dotknutých trasou navrhovanej stavby nie sú vyvinuté.

Medzinárodná sieť chránených území (lokalita RAMSAR)

Trasa zmeny navrhovanej činnosti (V1) priamo nepretína lokality zaradené do RAMSAR (medzinárodne významné mokradné spoločenstvá).

Oblasti, v ktorých už bola vyčerpaná únosnosť prírodného prostredia

Tento typ územia sa v trase zmeny nenachádza.

Popis obývaných oblastí

Hodnotené územie zmeny navrhovanej činnosti patrí sčasti do Banskobystrického kraja (začiatkový úsek zmeny v dĺžke cca 600 m), okresu Banská Bystrica, prevažná časť trasy zmeny navrhovanej činnosti je vedená v Žilinskom kraji, okrese Ružomberok.

Tab.: Trvalo bývajúce obyvateľstvo v dotknutých obciach (stav k 31.12.2014)

Obec/ mestská časť	Trvalo bývajúce obyvateľstvo (spolu)	Podiel žien (%)
Okres Banská Bystrica		
Donovaly	222	44,6
Okres Ružomberok		
Ružomberok	27 551	52,2
Liptovská Osada	1 651	50,7
Liptovská Lúžna	2 851	50,9

(Zdroj: statistics.sk)

Sídla

V rámci zmeny navrhovanej činnosti budú dotknuté katastrálne územia sídiel: Ružomberok, Liptovská Osada, Liptovská Lúžna a Donovaly. Dotknuté sídelné útvary ležia v okrese Ružomberok a v okrese Banská Bystrica.

Okres Ružomberok (646,83 km², 57 403 obyvateľov - stav k 31.12.2014) sa nachádza sa v západnej časti [Liptovskej kotliny](#). Susedí s okresmi [Martin](#), [Dolný Kubín](#), [Liptovský Mikuláš](#) a Banská Bystrica, pričom jeho prirodzenými hranicami sú horské masívy: [Veľká Fatra](#) na západe, [Chočské vrchy](#) na severe, [Nízke Tatry](#) na juhu a východe. Štatút mesta má okresné sídlo Ružomberok, okres pozostáva s 24 obcí.

Okres Banská Bystrica (809,43 km², 111 018 obyvateľov - stav k 31.12.2014) sa nachádza sa v centrálnej časti SR, v severnej časti Zvolenskej kotliny, v oblasti Slovenského stredohoria. Reliéf územia je zväčša hornatý ohraničený pohoriami: Kremnické vrchy, Veľká Fatra, západným okrajom Nízkych Tatier. Susedí s okresmi [Martin](#), Turčianske Teplice, Žiar nad Hronom, Brezno, Ružomberok. Štatút mesta má okresné/krajské sídlo Banská Bystrica, okres pozostáva so 41 obcí.

Pôdorys dotknutých sídiel zmeny navrhovanej činnosti je výsledkom tak minulého, ako i súčasného vývoja. Ich funkcia je odrazom ich hospodársko - sociálnej transformácie.

Základné územné charakteristiky obcí v hodnotenom území zmeny sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Základná územná charakteristika dotknutých sídiel v hodnotenom území zmeny

Sídelná jednotka	Rozloha (km ²)	Hustota obyvateľov na 1 km ²	Prvá písomná zmienka
Okres Banská Bystrica			
Donovaly	17,5	13,0	1702
Okres Ružomberok			
Ružomberok	126,72	217,0	1233
Liptovská Osada	50,2	33,0	1288
Liptovská Lúžna	54,66	52,0	1669

(Zdroj: statistics.sk)

Historicky, kultúrne alebo archeologicky významné oblasti

Pre navrhovanú stavbu bol vypracovaný archeologický prieskum (Archeologický prieskum, Archeologický ústav SAV, Nitra, 2015). V zmysle záverov prieskumu môžeme konštatovať,

že doteraz všetky zaevidované archeologické náleziská v hodnotenom území navrhovanej zmeny majú taký charakter, že nebránia výstavbe zmeny navrhovanej činnosti (VAR V1). Popri známych náleziskách je odôvodnený predpoklad, že môžu byť v trase líniovej stavby objavené nové, doteraz nepoznané náleziská. V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok investor a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu. Ďalej konštatujeme, že na ploche samotného riešeného územia zmeny navrhovanej činnosti nie sú v súčasnosti známe a evidované žiadne geologické ani paleontologické náleziská.

III. VÝZNAM OČAKÁVANÝCH VPLYVOV

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

Pravdepodobnosť vplyvu

Pravdepodobnosť vplyvu je veľká.

Rozsah vplyvu (napr. veľkosť dotknutej geografickej oblasti a veľkosť dotknutej populácie)

Vplyvy navrhovanej zmeny (V1) na obyvateľstvo budú vzhľadom na zvýšenie hlukového komfortu, zníženia emisnej záťaže, zvýšenia bezpečnosti účastníkov dopravy a pohybu chodcov/cyklistov (bezpečnejší pohyb obyvateľov za nákupmi, prácou, do predškolských / školských zariadení a pod.) v zastavaných obytných častiach dotknutých obcí významne prospešnejšie oproti súčasnému stavu (doprava v trase existujúcej cesty I/59).

Zmena navrhovanej činnosti si vyžiada asanáciu cca 6 pozemných stavieb nachádzajúcich sa v k.ú. Liptovská Osada, k.ú. Ružomberok (km 0,1 v polohe MÚK Korytnica, km 9,73 a km 9,88 v polohe tunela L. Osada 2, km 15,87, km 16,70, km 16,82 pri areáli SLOVRYB/južná časť zástavby Jazierce). Variant V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR, 2010 bude vyžadovať asanáciu cca 7 objektov pozemných stavieb.

Po odsúhlasení výsledného optimálneho variantu dôjde k podrobnejšiemu zameraniu predmetnej stavby, pričom vyvolané asanačné činnosti dotknutých objektov budú bližšie spresnené a špecifikované.

Z pohľadu vplyvu stavby na obyvateľstvo (odklon dopravy podpovrchovým riešením – tunely), protihlukové opatrenia, zníženie imisnej záťaže a pod.) sú zmena navrhovanej činnosti (V1) a variant V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR porovnateľné. Vyššiu preferenciu má trasa zmeny stavby (V1) z dôvodu nižších nárokov na sanáciu objektov v trase stavby.

Vplyv zmeny navrhovanej stavby na *geomorfologické pomery a horninové prostredie* bude v území realizovateľný. Významné negatívne vplyvy realizácie zmeny na geomorfologické pomery neboli identifikované. Zmena navrhovanej stavby (V1) je z pohľadu vplyvu na geomorfologické pomery v území v dôsledku max. využívania súčasného telesa cesty I/59 optimálnejšia a lepšia ako variant 2 (ZS, MŽP SR, 2010). V súčasnom štádiu poznania preskúmanosti územia trasy zmeny navrhovanej činnosti na základe vykonaných prieskumov horninového prostredia a geomorfológie terénu môžeme konštatovať, že vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na horninové prostredie, nerastné suroviny a geodynamické javy budú v riešenom území akceptovateľné a realizovateľné.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na *vodné pomery* budú v území realizovateľné. Počas jej výstavby a prevádzky budú prijaté technické a organizačné opatrenia s cieľom eliminácie príp. negatívneho ovplyvnenia režimu, výdatnosti, kvantity a kvality podzemných

/ povrchových vôd a vodných zdrojov v území. Vplyvy zmeny stavby (V1) a variantu V2 (Záverečné stanovisko MŽP SR, 2010) na povrchové/podzemné vody, vodohospodárske chránené oblasti, vodné zdroje, pramenné oblasti a PHO II. stupňa vodných zdrojov budú porovnateľné, nakoľko:

- v polohách stretu s PHO II. stupňa sú zmena stavby (V1) a variant (V2) umiestňované do identických trás,
- zmena stavby sa z pohľadu jej technologického riešenia (cestná kanalizácia, lapače ropných látok, atď.) výrazne neodlišuje od technologického riešenia variantu V2.

Vplyvy predkladanej zmeny (V1) a variantu V2 (ZS MŽP SR, 2010) *na poľnohospodársku a lesnú pôdu* budú porovnateľné, avšak vyššiu preferenciu má trasa zmeny navrhovanej činnosti v dôsledku max. využívania súčasnej trasy št. cesty I/59. Variant (V2) vytvára nový 4-pruhový koridor v súbehu s I/59.

Z pohľadu vplyvu stavby *na vegetáciu* má vyššiu preferenciu trasa zmeny navrhovanej činnosti (V1) oproti trase variantu V2 (ZS MŽP SR, 2010), nakoľko využíva súčasné teleso cesty I/59. Križovania zmeny navrhovanej stavby s vodnými tokmi sú navrhované v rozpätí 80 až 100°, čo nebude vyžadovať významné úpravy a preložky vodných tokov spojených s výrubom sprievodnej brehovej vegetácie. Variant V2 v dôsledku potreby realizácie 4-pruhovej komunikácie mimo súčasnej cesty I/59 bude v území vyžadovať vyššie nároky na odstránenie drevín v jej trase.

Z pohľadu vplyvu zmeny *na živočíšstvo* je optimálnejším riešením realizácia zmeny navrhovanej činnosti (V1) oproti variantu V2 (ZS, MŽP SR, 2010), nakoľko V1 v danom území počítá s vybudovaním 2 ekoduktov (km 3,0 a v polohe km 14,6 – 14,7, alternatívne v km 15,2 – 15,3), ktoré budú zabezpečovať funkčnú migráciu zveri medzi Veľkou Fatrou a Nízkymi Tatrami. V trase V2 sa uvažuje s umiestnením 1 ekoduktu (km 3,0).

Z pohľadu vplyvu líniovej stavby *na biodiverzitu* je optimálnejším riešením trasovania rýchlostnej cesty R1 v úseku MÚK Korytnica – MÚK Ružomberok JUH viesť jej trasu v polohe súčasného telesa cesty I/59, kde vplyv technickej stavby na lokality s vyššou biodiverzitou je únosnejší a akceptovateľnejší, ako viesť trasu R1 mimo koridor I/59 po úbočí pohorí N. Tatry a V. Fatra. Z pohľadu vplyvu na biodiverzitu je trasa zmeny navrhovanej činnosti (V1) max. využívajúca teleso I/59 optimálnejšia a akceptovateľnejšia ako trasa variantu V2, ktorý minimálne využíva súčasnú trasu cesty I/59.

Optimálnejším riešením vedenia líniovej stavby z pohľadu jej vplyvu na prvky kostry *RÚSES* je viesť stavbu v území s maximálnym využitím telesa súčasnej cesty I/59. Takéto projekčné riešenie má nový variant V1 (predkladaná zmena stavby). Variant V2 zo záverečného stanoviska je v polohe lokalít biocentier „vysunutý“ vyššie do svahu (napr. RBc Zvolen v Korytnickej doline), čo bude predstavovať vyššiu mieru vplyvu na druhy viazané na okrajové lesné/ekotónové spoločenstvá.

Variant zmeny navrhovanej činnosti (V1) a variant zo záverečného stanoviska (V2) sú z pohľadu ich vplyvu *na štruktúru a využívanie krajiny* porovnateľné.

Z pohľadu vplyvu zmeny navrhovanej činnosti (V1) *na scenériu krajiny* konštatujeme, že v špecifických úsekoch trasy môže navrhovaná stavba lokálne spôsobovať znečistenie scenérie podhorskej krajiny. Optimálnejším variantom z pohľadu vplyvu líniovej stavby na scenériu krajiny je zmena stavby (VAR V1), z dôvodu maximálneho využitia telesa/trasy jestvujúcej cesty I/59 a prispôsobenia technického riešenia zmeny stavby súčasnej morfológie

terénu. Variant V2 (ZS MŽP SR, 2010) obsahuje vysoké mostné konštrukcie s výškou až do 20 m, čo v podhorskom prostredí môže znečisťovať scenériu okolitej lesnej krajiny (napr. v polohe Korytnickej doliny).

Vplyvy predkladanej zmeny (VAR V1) na *poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo* budú v území únosné a realizovateľné. Variant červený (navrhovaná zmena) a variant bledomodrý (Záverečné stanovisko MŽP SR, 2010) sú z pohľadu ich vplyvu na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo porovnateľné.

Vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na *dopravu* budú realizovateľné a prospešné, pretože:

- Dopravné intenzity na súčasnej ceste I/59 sa budú v nasledujúcom období v predmetnom úseku Korytnica – Ružomberok JUH bez realizácie rýchlostnej cesty zvyšovať (zníženie bezpečnosti premávky, zvýšenie nehodovosti, zvýšenie akustickej a emisnej záťaže).
- Vo výhľadovom r. 2040 pri realizácii navrhovanej líniovej dopravnej stavby (R24,5/80) v predmetnom úseku Korytnica – Ružomberok JUH dôjde k dopravnému odľahčeniu existujúceho koridoru cesty I/59 o 68,50 až 75,66%.
- Stavbu rýchlostnej cesty R1 v úseku Korytnica – Ružomberok JUH je nutné vzhľadom na stúpajúce dopravné intenzity v území realizovať ako 4 – pruhovú komunikáciu.

Negatívne vplyvy navrhovanej zmeny na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické / archeologické náleziská, miestne tradície neboli podľa štúdie identifikované.

Pravdepodobnosť vplyvu presahujúceho štátne hranice

Počas výstavby, ani v rámci prevádzky zmeny navrhovanej činnosti v predmetnom úseku, sa vplyvy presahujúce štátne hranice SR sú ťažko odhadnuteľné, nakoľko po spojení Banskej Bystrice a Ružomberka s výhľadom na Dolný Kubín, môže dôjsť k prerozdeleniu kamiónovej dopravy smerom do Poľska.

Veľkosť a komplexnosť vplyvu

Vplyv líniovej stavby bude po celej jej trase, pričom rôzne druhy vplyvov sa budú meniť. V každom prípade však vplyvy budú komplexné a spolupôsobiacie, nakoľko sa nedá oddeliť napr. vplyv emisií a hluku.

Trvanie, frekvenciu a vratnosť vplyvu

Vplyvy budú trvalé a nevratné (záber pôdy, vizuálne pôsobenie, bariérový efekt, hluk, emisie, a ďalšie).

IV. PRIEBEH KONANIA NAVRHOVANEJ ZMENY

Rozoslanie Oznámenia o zmene

Ministerstvo v súlade s § 29 ods. 6 zákona zaslalo *Oznámenie o zmene* navrhovanej činnosti dotknutým obciam a dotknutým subjektom listom zo dňa 13. 06. 2016 Ministerstvo zverejnilo uvedené *Oznámeniu o zmene* na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-usek-korytnica-ruzomberok->

K *Oznámeniu o zmene* MŽP SR boli zaslané tieto stanoviská od dotknutých subjektov a od verejnosti:

Okresný úrad, Banská Bystrica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. L. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica (list č. OU-BB-OSZP1-2016/020893-00-SP zo dňa 29.06.2016)

Rýchlostná cesta R1 Korytnica – Ružomberok je navrhnutá v území s mnohými záujmami ochrany prírody:

- Národný park (ďalej len „NP“) Veľká Fatra, NP Nízke Tatry, ochranné pásma NP Veľká Fatra a NP Nízke Tatry,
- chránený areál (ďalej len „CHA“) Revúca,
- chránené vtáčie územia (ďalej len „CHVÚ“) Veľká Fatra (SKCHVU033) a CHVÚ Nízke Tatry (SKCHVU018),
- územia európskeho významu (ďalej len „ÚEV“): Revúca (SKUEV0164), 033 Veľká Fatra (SKUEV033), Zvolen (SKUEV 0198), Salatín (SKUEV197).
- genofondové plochy a lokality s výskytom chránených, ohrozených a vzácných druhov rastlín a živočíchov ako aj biotopov národného a európskeho významu vrátane prioritných.

K oznámeniu o zmene R1 Korytnica – Ružomberok je priložené Hodnotenie významnosti vplyvov rýchlostnej cesty Banská Bystrica – Ružomberok na územia sústavy NATURA 2000 (ďalej len „primerané posúdenie“), HES-COMGEO, s. r. o., Banská Bystrica, 06/2015, ktoré bolo súčasťou Štúdie realizovateľnosti R1 Banská Bystrica – Ružomberok, DOPRAVOPROJEKT, a. s., 06/2015.

Okresný úrad v sídle kraja **má** k predloženému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti „Rýchlostná cesta R1, úsek Korytnica - Ružomberok“, vrátane primeraného posúdenia nasledovné pripomienky:

- Priloženie primeraného posúdenia z r. 2015, ktoré bolo vypracované pre inú dokumentáciu a iné varianty a kde sa o. i. uvádza potreba „*podrobných terénnych prieskumov ... uskutočnených minimálne po dobu jedného roka*“ pokladáme za neprofesionálne.
- Tunel Korytnica s dĺžkou 927 m (na strane 5 je uvedené 927 km) – v dotknutom území boli počas rekonštrukcie VVN 2 x 400 kV identifikované nové jaskynné priestory. Navyše podľa Štúdie rizík vstupu do horninového prostredia (TERRA-GEO, s. r. o., 2015) „*navrhované tunelové objekty môžu prechádzať aj intenzívne porušenými zónami hornín s priebehom násunovo-príkrvových plôch (najmä tektonické trosky chočského príkrovu). Pri budovaní tunelov môže dôjsť k prítokom až prievalom podzemnej vody v miestach tektonického porušenia masívu, čo bude podrobnejšie riešené aj situovaním vrtov v miestach lokálnych anomálií geologicko-tektonickej stavby územia.*“ Dotknuté územie je teda rizikové a nie je dostatočne preskúmané. Citovaná štúdia nebola predložená.
- V časti Fauna, flóra a vegetácia (str. 24) sa uvádza „*Vegetačné pomery možno zhruba charakterizovať ako pôvodné, prirodzené, synantropné a pestované na poliach a v záhradách. Medzi pôvodné zaradujeme pás vegetácie pri rieke Orava a niektorých potokov...*“ čo nezvyšuje dôveryhodnosť predloženej dokumentácie.
- Navrhnuté ekodukty neboli žiadnym spôsobom konzultované so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“) a ich predpokladaná efektívnosť nebola vyhodnotená.
- Dotknuté územie má vysoké zastúpenie prvkov ÚSES, čo, podľa nášho názoru, nie je dostatočne pertraktované.
- V súvislosti s križovaním Revúcej (CHA i biokoridor) upozorňujeme na zavádzajúce vyhodnotenie v Tab. Charakteristika vplyvov predmetnej zmeny navrhovanej činnosti (V1) a V2 zo záverečného stanoviska MŽP SR (2010), kde sa porovnávajú tieto dva varianty a menší počet križovaní sa prezentuje ako „zlepšenie vplyvu“. Neporovnáva sa teda navrhovaná zmena s nulovým variantom, alebo so zásadne inými alternatívami (napr. R3).
- Podobný prístup je zvolený aj pri vplyvoch na chránené územia (menší plošný, dĺžkový záber) a vplyve na živočíšstvo (o jeden ekodukt viac alebo zásah, stret s prvkami ÚSES).

- Hodnotenia formulované „*Ide o zásah do okrajových častí lokalít NATURA 2000, stavba nepretína jadrové / celistvé časti chránených území NATURA 2000.*“ nič nehovorí o prírodných hodnotách. Navyše treba brať do úvahy, že CHVÚ Veľká Fatra a CHVÚ Nízke Tatry sa v cca 8 km dlhom úseku od Donovalov po Liptovskú Osadu dotýkajú (CHVÚ sa nevyhlasujú s prekryvom), ale autori posudzujú vplyv na každé územie osobitne s tým, že R1 pôjde okrajom každého tohto územia. **Reálne je to však spojené územie a navrhovaná cesta ho priamo pretína.**

- V časti o podzemných vodách sa uvádza „*Potenciálny negatívny dopad na podzemné vody v trase navrhovanej rýchlostnej cesty môže nastať pri budovaní tunelov v krasovo-puklinovom prostredí, alebo v intenzívne tektonicky porušenom prostredí puklinovým typom priepustnosti. Možné negatívne ovplyvnenie bude zmiernené príslušnými opatreniami, ktoré vyplynú z výsledkov podrobných hydrogeologických prieskumov podpovrchového riešenia trasy rýchlostnej cesty.*“ Vzhľadom na to, že ochrana podzemných vôd v oblasti Donovalov (existujúca cesta I/59) je jedným z argumentov pre výstavbu rýchlostnej cesty R1 v koridore Slovenská Ľupča – Korytnica – Ružomberok, je potrebné konštatovať, že v existujúcej trase cesty I/59 boli v uplynulých rokoch uskutočnené (a pokračujú) významné a vysoko nákladné rekonštrukčné práce, ktoré významne prispievajú k zlepšeniu danej situácie. Tieto opatrenia, podľa nášho názoru, prispeli k zlepšeniu prejazdnosti horského prechodu Donovaly a znížila sa nehodovosť v tomto úseku, najmä kamiónov predstavujúcich potenciálne najväčšie riziko ohrozenia zdrojov pitnej vody. Tieto skutočnosti neboli napriek upozorneniu ŠOP SR, Správy NP Nízke Tatry brané do úvahy pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie, navrhovaná trasa R1 má potenciálny negatívny dopad na podzemné vody vrátane minerálnych vôd v oblasti Korytnice.

- Z krajinárskeho hľadiska namietame formuláciu (str. 61) „*Z hľadiska funkčnej štruktúry krajiny dôjde realizáciou navrhovanej stavby k posilneniu dopravného potenciálu územia, čo môže vyvolať vznik nových aktivít v danom území a zmenu jeho funkčného riešenia v kontakte s existujúcimi urbanizovanými plochami (napojenie priemyselných zón na rýchlostnú cestu, príp. budovanie nových priemyselných aktivít, areálov služieb a logistiky spojených so vznikom nových pracovných príležitostí a pod.), pôjde o vplyvy pozitívne.*“ V časti záujmov sociálnej a ekonomickej povahy je potrebné vychádzať z harmonizácie urbanistických a dopravných koridorov na celoeurópskej a štátnej úrovni, ktorá sa odvíja od existujúceho stavu a prognóz demografických ukazovateľov a rozvoja regiónov. Z uvedeného hľadiska KÚRS 2001 neuvažuje so žiadnym sídelným rozvojovým pásom medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom. Dôvodom je najrozsiahlejšia a súvislá urbanizačná bariéra pohorí na Slovensku, ktorá ani v budúcnosti nebude osídľovaná. Z hľadiska trvale udržateľného rozvoja sídelného prostredia KÚRS 2001 jednoznačne uprednostňuje rozvoj sídelného prostredia vo zvolensko – turčianskej rozvojovej osi prvého stupňa. Cesta R1 v trase Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok rozšírila sieť rýchlostných ciest administratívnym zásahom.

- Zo záverov namietame prejedukovanie na str. 68: „*Celkový vplyv zmeny navrhovanej činnosti (V1) a variantu (V2) na predmet ochrany dotknutých lokalít NATURA 2000 bol vyhodnotený ako mierne negatívny (-1). Významný negatívny vplyv realizácie zmeny navrhovanej činnosti (V1) oproti technickému riešeniu stavby vo variante 2 odporúčaného zo záverečného stanoviska MŽP SR (2010) na predmet ochrany a celistvosť lokalít NATURA 2000 sa nepredpokladá. Stavba bude obsahovať príslušné zmierňujúce opatrenia.*“ resp. na str.70: „*Zmena navrhovanej činnosti bude rešpektovať väzby medzi identifikovanými prvkami ÚSES v území, pričom navrhuje pre zabezpečenie migrácie zveri prechody pre zver (ekodukty – 2 ks). Pôjde o vplyv pozitívny a v území podhorskej/horskej krajiny prospešný.*“

- Vo vzťahu ku konštatovaniu na str. 70: „*V prípade nerealizácie zmeny navrhovanej činnosti (V1) môže byť v území realizovaná stavba vo variante V2, ktorý je odporúčaný zo Záverečného stanoviska MŽP SR, (č. 2354/2010-3.4/ml, zo dňa 5.10.2010), podľa zákona NR*

SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

- Upozorňujeme na bod 46. uvedeného záverečného stanoviska: „V prípade realizácie v úsekoch 3 a 4 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebná administratívne povoloňacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.“

Okresný úrad v sídle kraja žiada posúdenie Rýchlostnej cesty R1, úsek Korytnica – Ružomberok, **z dôvodu identifikácie závažných nedostatkov v predloženej dokumentácii.** Z celého komplexu vplyvov na záujmy ochrany prírody zdôrazňujeme vplyvy na územia sústavy Natura 2000, z nich predovšetkým na ÚEV (tiež CHA) Revúca, ktoré variant 1 križuje 5-krát a variant 2 až 8-krát. Priložené primerané posúdenie považujeme za neaktuálne, bolo vypracované pre inú dokumentáciu a najmä hodnotilo iné varianty. **Odporúčame vypracovanie aktuálneho primeraného posúdenia.**

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Združenie chovateľov rýb, Príbovce 58, 038 42 (list z 01. 07. 2016)

Trasu R1 je nevyhnutné upraviť tak, aby neohrozovala ani neobmedzovala chov rýb na rybnom hospodárstve pstruhárstvo Príbovce a jeho činnosť v doterajšom rozsahu.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Obec Liptovská Osada (list č. 415/2016 zo dňa 04.07.2016)

Nemá námietky k zmene. Požaduje zachovať cyklotrasu „Cyklokorytnička“ v súčasnej podobe.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Dominika Janovcová, Lepenkáreň 5, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Ako občianka Bieleho Potoka vyslovuje nesúhlas z dôvodu zníženia kvality života. Očakáva vybudovanie tunela vo východnej časti Bieleho potoka.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

Dominika Paparčíková, Lepenkáreň 5, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Ako občianka Bieleho Potoka vyslovuje nesúhlas z dôvodu zníženia kvality života.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

Oľga Krbat'ová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Ako občianka Bieleho Potoka vyslovuje nesúhlas z dôvodu zníženia kvality života. Očakáva vybudovanie tunela vo východnej časti Bieleho potoka.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

Bibiana Callová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Ako občianka Bieleho Potoka vyslovuje nesúhlas z dôvodu zníženia kvality života. Očakáva vybudovanie tunela vo východnej časti Bieleho potoka.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

Dáša Bodorová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Ako občianka Bieleho Potoka vyslovuje nesúhlas z dôvodu zníženia kvality života. Očakáva vybudovanie tunela vo východnej časti Bieleho potoka.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

Vilma Mišíková, Pod Dielcom 14, 034 03 Ružomberok (list zo dňa 04.07.2016)

Vyslovuje nesúhlas s vedením trasy cez Biely potok z dôvodu narušenia pohody a kvality života. Trasa má vplyv na majetok občanov a zabraňuje rozvoj obci. Navrhuje vybudovanie tunela vo východnej časti Bieleho potoka.

Stanovisko podporili obyvatelia Ružomberka – Bieleho potoka – 39 podpisov.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, tunel Biely potok je navrhnutý v Oznámení o zmene a jeho vplyv bude podrobne vyhodnotený v správe o hodnotení.

OPK Liptov, občianske združenie, Podhora 26, 034 01 Ružomberok (list zo dňa 05.07.2016)

Dokumentáciu považuje za „akademický podklad“.

Požadujú doplniť tunelový variant – tunel Nad Suchou a tunel Brankov.

Požadujú v km 17-19, km 21-23 a km 27 viesť trasu podpovrchovo.

Požaduje zachovať cyklotrasu „Cyklokorytnička“ v súčasnej podobe.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Inštitút pre ochranu prírody, Sásovská cesta 86, 974 11 Banská Bystrica (list zo dňa 21. 06. 2016)

K dokumentácii uvádza, že celoslovenské ani regionálne dokumenty neuvádzajú žiadny sídelný rozvojový koridor, takže líniový pruh pretínajúci územie národných parkov je zo všetkých relevantných hľadísk neopodstatnený.

Upozorňuje, že zásah do územia NATURA 2000 je možný, pokiaľ nie sú iné varianty. Má za to, že existujú aj iné varianty.

Posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000 nepovažuje za hodnoverný materiál, nakoľko neboli robené prieskumy.

Požaduje správu o hodnotení a riadne posúdenie vplyvu na územia NATURA 2000.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Okresný úrad, Ružomberok, pozemkový a lesný odbor (list zo dňa 15. 07. 2016)

Nemá pripomienky, pokiaľ zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v súlade so zákonom č. 220/2004 Z.z. a 245/2003 Z.z.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad, Ružomberok, odbor cestnej dopravy a PK (list zo dňa 04. 07. 2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor starostlivosti o ŽP (list zo dňa 29. 06. 2016)

Trasa je vedená mnohými chránenými územiami. Žiada posudzovanie z dôvodu identifikácie vážnych nedostatkov v predloženej dokumentácii, hlavne na NATURA 2000.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor opravných prostriedkov, ref. pôdohospod. (list zo dňa 22. 06. 2016)

Z hľadiska ním sledovaných záujmov – ochrana pôdneho fondu – nemajú pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Banská Bystrica, odbor krízového riadenia (list zo dňa 21. 06. 2016)

Nemá pripomienky.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

MDVRR SR sekcia cestnej dopravy a PK, odbor cestnej infraštruktúry (list zo dňa 28. 06. 2016)

Požaduje ďalšie posudzovanie s dôrazom na vplyvy na územia NATURA 2000.

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

Banskobystrický samosprávny kraj (list zo dňa 28. 06. 2016)

Konštatuje, že zmena navrhovanej činnosti nie je v rozpore s ÚPN VÚC BBK.

Vyhodnotenie

Berie sa na vedomie.

Žilinský samosprávny kraj (list zo dňa 27. 06. 2016)

požaduje v správe o hodnotení

- zodpovedne posúdiť vplyvy na územia NATURA 2000
- ako alternatívne riešenie zohľadniť trasu R3 v úseku D1Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica
- vyhodnotiť vplyv variantu cez Kremnické vrchy
- vyhodnotiť kumulatívne a synergické vplyvy celej dopravnej stavby R1 v úseku BB – Ružomberok,
- vyhodnotiť efektívnosť dopravného koridoru vzhľadom k dopravnej obsluhu územia a porovnať s R3 v úseku D1Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica,
- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv na krajinný ráz a scenériu krajiny (regulatív č. 4.8.2. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK).

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení. Neakceptuje sa požiadavka vyhodnotenia vplyvu variantu cez Kremnické vrchy, ktorý nie je predmetom predloženého *Oznámenia o zmene*.

ŠOP SR, správa NAPANT, Banská Bystrica (list zo dňa 23. 06. 2016)

požaduje

- ďalšie posudzovanie s dôrazom na vplyvy na územia NATURA 2000,
- posúdiť v súvislosti aj s inými alternatívami severo – južného prepojenia,
- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv na krajinný ráz a scenériu krajiny (regulatív č. 4.8.2. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK).

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list zo dňa 29. 06. 2016)

požaduje

- ďalšie posudzovanie s dôrazom na vplyvy na územia NATURA 2000,
- posúdiť v súvislosti aj s inými alternatívami severo – južného prepojenia,
- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv na krajinný ráz a scenériu krajiny (regulatív č. 4.8.2. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK).

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

ŠOP SR, Banská Bystrica (list zo dňa 24. 06. 2016)

Požaduje

- ďalšie posudzovanie s dôrazom na vplyvy na územia NATURA 2000,
- posúdiť v súvislosti aj s inými alternatívami severo – južného prepojenia,
- v zmysle Metodiky identifikácie a hodnotenia charakteristického vzhľadu krajiny vyhodnotiť vplyv na krajinný ráz a scenériu krajiny (regulatív č. 4.8.2. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK).

Vyhodnotenie

Akceptuje sa, požiadavka bude uplatnená v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení.

MŽP SR, odbor štátnej geologickej správy (list zo dňa 24. 06. 2016)

Upozorňuje na výskyt ložiskových území v trase, alebo v blízkosti trasy a uvádza mapové prílohy.

Upozorňuje na pravdepodobné environmentálne záťaž a uvádza mapové prílohy.

Upozorňuje, že v predmetnom území sú svahové deformácie.

Uvádza a vysvetľuje radónové územia a riziko z toho plynúce pre umiestňovanie trasy.

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov.

MZ, IKŽ, Bratislava (list zo dňa 20. 06. 2016)

Záujmová lokalita sa nachádza v II. stupni prírodných liečivých zdrojov v Korytnici.

Upozorňuje na obmedzenia, ktoré bez vydania stanoviska MZ IKŽP je zakázané vykonávať.

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje.

Krajský pamiatkový úrad, Žilina (list zo dňa 13. 07. 2016)

Vyjadroval sa k trase, ktorá sa posudzovala v roku 2010 a zaslal stanovisko z 10.05.2010. Požaduje zapracovať do zmeny trasy ich vyjadrenia, uvedené v danom stanovisku (zohľadňovať prítomnosť kultúrnych pamiatok, predkladať projektovú dokumentáciu na KPÚ Žilina, súvis s archeologickým výskumom).

Vyhodnotenie

Upozornenie sa akceptuje. Stanovisko bude poskytnuté spracovateľovi dokumentácie – správa o hodnotení – ako podklad pre vyhodnotenie riešenia stretov záujmov.

Vyhodnotenie stanovísk

Subjekty verejnej správy zaslali kladné stanoviská. Požiadavky dodržiavať zákony sú opodstatnené, a preto sa akceptujú, nakoľko sú samozrejmom súčasťou povolujúcich konaní.

Stanoviská verejnosti a právnických osôb sú vyhodnotené priamo pri stanovisku.

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

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.

0

Z výsledkov zisťovacieho konania a po zohľadnení stanovísk doručených k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky vo vzťahu k zmene navrhovanej činnosti, ktoré je potrebné vyhodnotiť v procese posudzovania navrhovanej činnosti. Hlavným dôvodom potreby vypracovania správy o hodnotení je, že boli zo strany pripomienkujúcich identifikované závažné nedostatky v predloženej dokumentácii a niektoré oblasti nie celkom doriešené.

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 až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. NDS, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. Mesto Ružomberok, mestský úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok
3. Obec Donovaly, obecný úrad 3, 976 39 Donovaly
4. Obec Liptovská Lúžna, obecný úrad č. 629, 034 72 Liptovská Lúžna
5. Obec Liptovská Osada, obecný úrad 369, 034 73 Liptovská Osada
6. Združenie chovateľov rýb, 038 42 Příbovce č.58
7. Dominika Janovcová, Lepenkáreň 5, 034 03 Ružomberok
8. Dominika Papatčíková, Lepenkáreň 5, 034 03 Ružomberok
9. Oľga Krbaťová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok
10. Bibiana Callová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok
11. Dáša Bodorová, Lepenkáreň 4, 034 03 Ružomberok
12. Vilma Mišíková, Pod Dielcom 14, 034 03 Ružomberok
13. OPK Liptov, občianske združenie, Podhora 26, 034 01 Ružomberok
14. Inštitút pre ochranu prírody, Sásovská cesta 86, 974 11 Banská By

Na vedomie

15. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
16. Úrad BB samosprávneho kraja, Námestie SNP č. 23, 974 01 Banská Bystrica
17. ŠOP, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
18. MŽP SR, sekcia ochrany prírody a krajiny, TU
19. MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
20. MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
21. MZ SR, IKŽ, Limbová 2, P.O. BOX 52, 837 52 Bratislava 37
22. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
23. Krajský pamiatkový úrad, Lazovná 8, 975 65 Banská Bystrica
24. Okresný úrad, odbor starostlivosti o ŽP, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
25. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, A. Bernoláka 25, Ružomberok
26. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
27. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
28. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
29. Okresný úrad, odbor katastrálny, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
30. Okresný úrad, odbor starostlivosti o ŽP, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
31. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
32. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ, Komenského 27, 974 01 Banská Bystrica
33. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
34. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica
35. Okresný úrad, odbor katastrálny, Ulica ČSA 7, 975 65 Banská Bystrica
36. ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, P. O. Hviezdoslava 38, 036 01 Martin
37. ŠOP SR, NAPANT, Lazovná 10, 974 01 Banská Bystrica
38. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, Predmestská 1613, 010 40 Žilina
39. MDV a RR SR, odbor pozemných kom., Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
40. MDV a RR SR, sekcia cestnej dopravy a PK, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15