

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Bratislava 16. 11. 2016
Číslo: 2026/2016-1-1.7/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 **„Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice“**, 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 vydáva podľa §29, ods. 14 zákona toto rozhodnutie:

u zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice“, umiestnenej na k. ú. mesta Ružomberok (k.ú. Hrboltová) a obce Likavka, predmetom ktorej sú v staničení km 1,007 – 6,069 zmeny v:

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

sa predpokladá významný 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 zákona navrhovateľ podrobnejšie rozpracuje údaje o:

- hydrologických a geologických pomeroch,
- realizácii a výsledkoch z podrobného inžiniersko-geologického prieskumu v novej trase,
- 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 zmeny navrhovanej činnosti na územia Natura 2000,**
- **posúdenie vplyvu prístupových a trvalých ciest.**

Odôvodnenie

Navrhovateľ, NDS, a.s., Bratislava, doručil dňa 13. 10. 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, zmena trasy diaľnice“ 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 13. 10. 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.

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 01.08.2014 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 25.08.2014 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 29.04.2015 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 17. 10. 2016.

Ministerstvo zverejnilo uvedené oznámenie o zmene na webovom sídle ministerstva:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/d1-hubova-ivachnova-zmena-trasy-dialnice>

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

Dôvod zmeny:

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 monitorovaním na vrtoch preukázala aktivita územia v dôsledku zhoršených klimatických pomerov (hlavne rok 2010 a 2013). 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 Zhotoviteľom stavby vybudované 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 rizikovej oblasti, ktorý bol predložený Zhotoviteľom stavby, predstavuje sústavu objektov a ich stabilizačných prvkov v zosuvnom území v najkomplikovanejšom úseku trasy diaľnice v staničení 2,0 – 4,1 km. Technické riešenie v 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 šachiet.

Zníženie hladiny podzemných vôd v riešených úsekoch 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.

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 navrhovanej činnosti.

Popis zmeny navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti sa týka úseku Diaľnice D1 Hubová – Ivachnová v staničení km 1,007 – 6,069 predovšetkým nasledovných zmien:

- trasy diaľnice a predĺženie tunela Čebrať západným smerom,
- mostných objektoch,
- zariadení staveniska a dočasných depónií,
- 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 emisí a hluku
teleso diaľnice km 1,700-2,085	detto km 1,007-1,700 trasovanie v blízkosti obydlí na ul. Záskanie 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	žiadny trvalý zásah na povrchu (trasa v tunely)

		revitalizované	
tunel Čebrat'	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, alt. presypaný - 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 DD-1		zvýšená aktivita v území	v nezmenenej lokalite depónie zvýšená aktivita z dôvodu uloženia rúbaniny 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, 204 -00 a zariadeniu staveniska
trvalý prístup TP-1		nový 260 m prístup od konca ul. Záskanie v Hrboltovej ku západnému portálu tunela	zabezpečenie alternatívy sekundárneho prístupu záchranných zložiek k tunelu mimo diaľnice
trvalý prístup		nový 500 m prístup od	zabezpečenie prístupu

TP-2		konca ul. Na prúty v Hrboltovej ku západnému portálu tunela	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 zaradujeme 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.

Hodnotenie zdravotných rizík

Zmena navrhovanej činnosti spolu s realizáciou požadovaných bezpečnostných technických opatrení nepredpokladá zvýšené ohrozenie zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva oproti pôvodnému riešeniu.

Stanoviská k navrhovanej zmene

K Oznámeniu o zmene boli doručené tieto stanoviská:

Por. č.	Organizácia	Stanovisko
1	Krajský pamiatkový úrad, Žilina, list z 02.11.2016	Nemá pripomienky, upozorňuje na zákonné požiadavky zo zákona o ochrane pamiatkového fondu.
2	Okresné riaditeľstvo HaZZ, Ružomberok, list z 24.10.2016	Odstúpilo vec na vybavenie KR HaZZ v Žiline
3	ŠOP SR, list z 27.10.2016	Odporúča pokračovať v procese posudzovania. V správe o hodnotení je potrebné uviesť údaje o dotknutých biotopoch a tiež spôsob rekultivácie územia po prípravných prácach.
4	MŽP SR, odbor št. geologickej správy, list z 27.10.2016	Upozorňuje na viacero nezrovnalostí a chýb. V ďalšom odporúča MŽP SR, odbor št. geologickej správy
5	OÚ, odbor pozemkový a lesný, Ružomberok, list z. 26.10.2016	Upozorňuje na zákonné požiadavky zo zákona o lesoch.
6	OÚ Žilina, oddelenie št. spr. vôd a vybraných zložiek ŽP kraja, list z 28.10.2016	Nemá pripomienky
7	SVP,OZ Piešťany, list z 28.10.2016	Nemá pripomienky
8	Žilinský samosprávny kraj, list z 27.10.2016	Nemá pripomienky
9	Obvodný banský úrad, B. Bystrica, list z 31.10.2016	Nemá pripomienky
10	MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, list z 02.11.2016	Poukazuje ja nedostatky dokumentácie a vzhľadom na závažnosť zmien odporúča zvážiť ďalšie pokračovanie. Odporúča spolupracovať so ŠOP SR.
11	RÚVZ, L. Mikuláš, list z 26.10.2016	Súhlasí so zmenou. Napriek všetkým pozitívam odporúčajú vykonať hydrogeologický prieskum.
12	Obec Likavka, list z 4.11.2016	Oznam o vyvesení. Prílohou bol list p. Kondra, Likavka
13	Ing. Miroslav Kondra, Jána Hollého 232, 034 95 Likavka	Predpokladá zvýšenie hluku. Požaduje doručiť hlukový štúdiu.
14	Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101,031 01 Liptovský Mikuláš	Predpokladá zvýšenie hluku. Požaduje doručiť hlukový štúdiu.
15	MDVRR SR, odbor cestnej infraštruktúry, list z 02. 011. 2016	Nemá pripomienky

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, hydrogeologických pomeroch a chránených územiach.

V stanoviskách verejnosti -

Ing. Miroslav Kondra, Jána Hollého 232, 034 95 Likavka sa uvádza, že sa predpokladá zvýšenie hluku, a preto požaduje doručiť hlukový štúdiu.

Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101,031 01 Liptovský Mikuláš sa uvádza, že sa predpokladá zvýšenie hluku, a preto požaduje doručiť hlukovú štúdiu.

Vyhodnotenie

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*.

Okrem vyššie uvedeného sa realizovaním zmeny vyrieši požiadavka obyvateľov Hrboltovej viest' 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.

Napriek tomu z pripomienok, uvedených v stanoviskách dotknutých orgánov a verejnosti, zaslaných v rámci zisťovacieho konania Oznámenia o zmene sa vyskytli požiadavky, ktoré vyhodnocujeme nasledovne:

- Krajský pamiatkový úrad, Žilina a OÚ, odbor pozemkový a lesný, Ružomberok – požadujú na zákonné požiadavky zo zákonov

Akceptuje sa, ide o zákonné požiadavky, ktoré je povinný investor dodržať.

- MŽP SR, odbor št. geologickej správy - MŽP SR, odbor št. geologickej správy

Akceptuje sa, požiadavka je uvedená v podmienkach pre vypracovanie správy o hodnotení

- ŠOP SR a MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny - Odporúča pokračovať v procese posudzovania. V správe o hodnotení je potrebné uviesť údaje o dotknutých biotopoch a tiež spôsob rekultivácie územia po prípravných prácach.

Akceptuje sa, požiadavka je uvedená v podmienkach pre vypracovanie správy o hodnotení

- RÚVZ, L. Mikuláš - odporúčajú vykonať hydrogeologický prieskum

Akceptuje sa, požiadavka je uvedená v podmienkach pre vypracovanie správy o hodnotení

- Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš a Ing. Miroslav Kondra, Jána Hollého 232, 034 95 Likavka - Požadujú doručiť hlukovú štúdiu.

Akceptuje sa, požiadavka je uvedená v podmienkach pre vypracovanie správy o hodnotení. Hluková štúdia bude k dispozícii ako súčasť správy o hodnotení, ktorá bude verejne prístupná na webovom sídle MŽP SR.

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

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 výstavby 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 počas výstavby stavebným ruchom a hlukom.

Etapu prevádzky – predpokladané vplyvy na obyvateľstvo

Predĺžením tunela Čebrať v novej trase sa dosiahne hlavne:

- zníženie zaťaženia hlukom z výstavby a prevádzky diaľnice na obyvateľov Hrboltovej,
- skrátenie dĺžky úseku o 353 m, 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. Z hľadiska vodných

zdrojov realizácia zmeny nespôsobí zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov povrchových a podzemných vôd.

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.

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 inváznych 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, ale konkrétne nápravné opatrenia budú minimalizovať zmeny v harmonickom krajinnom obraze narušenom cudzorodým prvkom diaľničného telesa.

Charakteristika vplyvu navrhovanej zmeny

Trasy diaľnice a predĺženie tunela Čebrať

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. Nová lokalizácia západného portálu si vyžaduje nový trvalý záber pozemkov, ktorý je však rozlohou zanedbateľný oproti zásahom, ktoré Kvalita života obyvateľov v priamo dotknutých sídlach bude v minimálne možnej miere ovplyvnená počas výstavby stavebným ruchom, obmedzovaním dopravy, existenciou stavebných dvorov.

navrhol Zhotoviteľ pri pôvodnom technologickom riešení zosuvnej oblasti.

Predĺženie tunela má jednoznačne pozitívny vplyv na zníženie hladiny hluku v Hrboltovej. 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. Navrhovaná zmena mostov bude predstavovať vzhľadom na odklon od obydli ucelenej zástavby lepšie riešenie, ako pôvodné.

Pre zabezpečenie protihlukových opatrení budú posúdené variantné riešenia výstavby mostných objektov.

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 výrubu drevín. Navrhovaná zmena (zvýšenie aktivity z dôvodu uloženia rúbaniny aj z predĺženia tunela) bude predstavovať určité zhoršenie negatívneho vplyvu na životné prostredie.

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).

Realizáciou zmeny 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. Po ukončení výstavby bude komunikácia odstránená.

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. Keďže po ukončení výstavby mosta 203-00 sa dočasná prístupová komunikácia odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu, navrhovaná zmena nepredstavuje negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

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. Keďže po ukončení výstavby mosta 203-00 a 204-00 sa predmetná cesta odstráni a pozemky sa uvedú do pôvodného stavu, navrhovaná zmena nepredstavuje negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Trvalá prístupová cesta TP-1

Zmena nie je v kolízii s vyhlásenými chránenými územiami, ani s územiami 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 na zabezpečenie alternatívneho trvalého prístupu záchranných zložiek k západnému portálu mimo diaľnicu nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

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 krajinskej 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 krajinskej 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 krajinskej 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.

SÚHRN

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 depónii a iné.

Predmetná zmena navrhovanej činnosti vyplynula z extrémne náročných geologických a hydrogeologických pomerov v predmetnom úseku stavby Diaľnice 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. Predpokladá sa, že navrhovaná zmena technického riešenia pozitívne ovplyvní hlukovú záťaž v mestskej časti Ružomberka v Hrboltovej a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v obci.

Napriek všetkým pozitívam navrhovanej zmeny sa rozhodlo, že pri spracovaní následných dokumentácií (správa o hodnotení), je potrebné sa zamerať na podrobnejšie vyhodnotenie jej vplyvov predovšetkým na hydrologické a geologické pomery, vplyv na hlukovú a emisnú záťaž vyplývajúcu z priestorovej zmeny ako aj vplyv na biotopy najmä v polohe alternatívnych prístupov mimo Hrboltovej.

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. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. Dopravoprojekt, a. s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3
3. Mesto Ružomberok, mestský úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok (aj pre časť Hrboltová)
4. Obec Likavka, obecný úrad, Jánovčíkova 815, 034 95 Likavka
5. Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš
6. Ing. Miroslav Kondra, Jána Hollého 232, 034 95 Likavka

Na vedomie

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