



Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy 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 prepisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k), v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) 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“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona **vydáva** podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (číslo: 1627/2018-1.7/ml)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

Názov: Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava
Identifikačné číslo: 35 919 001
Sídlo: Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba diaľnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová, ktorá nadväzuje na pripravovaný diaľničný úsek stavby D1 Turany – Hubová na západnej strane a už prevádzkovaný úsek diaľnice D1 Ivachnová – Hybe na východnej strane. Úsek D1 Hubová – Ivachnová je kľúčový pre dobudovanie celistvého diaľničného ťahu D1, ktorý tvorí cestnú os v smere západ - východ. V súčasnosti dopravnú obsluhu v predmetnom území zabezpečuje cesta I/18, po ktorej je vedená diaľková medzinárodná aj vnútroštátna doprava. Cesta I. triedy kapacitne nevyhovuje súčasnému ani výhľadovému dopravnému zaťaženiu.

3. Užívateľ

Dopravná verejnosť.
Správca: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

4. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Posudzované varianty navrhovanej stavby sú umiestnené na území Žilinského kraja, v okrese Ružomberok – katastrálne územie Švošov, Hubová, Hrboltová, Likavka, Martinček, Lisková, Ivachnová. Správa o hodnotení vplyvov obsahuje parcelné čísla dotknutých pozemkov.

Diaľnica D1 v úseku Hubová – Ivachnová je súčasťou diaľničného ťahu D1 štátna hranica ČR/SR – Trenčín – Žilina – Liptovský Mikuláš - Poprad – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina.

Hlavný dopravný a urbanistický koridor osi Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Ružomberok – Poprad – Prešov – Košice – je v celej svojej dĺžke súčasťou vetvy „A“ transeurópskeho dopravného koridoru č.V.

5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

termín začatia výstavby: v štádiu realizácie

termín ukončenia výstavby (začiatok prevádzky): 06/2022

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Začiatok predmetného úseku diaľnice D1 je v križovatke „Hubová“, kde nadväzuje na pripravovaný úsek – stavbu „Diaľnica D1 Turany – Hubová“. Na začiatku úseku je prostredníctvom križovatky „Hubová“ zabezpečené prepojenie diaľnice D1 a cesty I/18. Ďalej trasa križuje rieku Váh, železničnú trať, vedie severným svahom údolia Váhu ponad Ružomberok - mestskú časť Hrboltová. Nad Hrboltovou vchádza trasa diaľnice do tunela „Čebrat“. Diaľnica z tunela vychádza pred mimoúrovňovou križovatkou „Likavka“. V priestore križovatky „Likavka“ diaľnica D1 mimoúrovňovo - nadcestím križuje cestu I/59. Trasa diaľnice D1 pokračuje pod hradom Likavka súbežne s vedeniami VVN, severným obchvatom obcí Martinček a Lisková, mimoúrovňovo križuje cestu III/018104, železničnú trať, rieku Váh a napojí sa na existujúci úsek diaľnice D1 pri Ivachnovej. Diaľnica končí na prevádzkovanom úseku diaľnice D1 Ivachnová – Hybe.

Správa o hodnotení posudzuje varianty stanovené na základe rozsahu hodnotenia (číslo 1504/2017-1.7/ml, zo dňa 16.1.2017):

- **variant V0** – variant pôvodne posúdený z r. 1997 a vyhodnotený variant z r. 2010.
- **variant V1** – variant v Oznámení o zmene (nové vedenie tunela), vrátane porovnania vplyvov aktualizovaného pôvodne posúdeného variantu z r. 1997 a vyhodnoteného variantu z r. 2010.
- **variant V2** – variant v Oznámení o zmene s posunutým západným portálom severnejšie v mieste staničenia v km 2,1 vrátane porovnania vplyvov aktualizovaného pôvodne posúdeného variantu z r. 1997 a vyhodnoteného variantu z r. 2010.

Variant V0

Začiatok variantu je na začiatku úseku napojený prostredníctvom križovatky Hubová na jestvujúcu cestu I/18 a po dobudovaní úseku diaľnice D1 Turany-Hubová na tento úsek. V nej bude umožnené prepojenie všetkých dopravných smerov. Súčasťou trasy je aj tunel Čebrat s dĺžkou cca 2 km, ktorý tvorí severný obchvat Ružomberka popod rovnomenný horský masív. Prepojenie s cestou I/59 zabezpečí križovatka Likavka umiestnená severne od obce Likavka v km cca 6,000 diaľnice D1. Na konci úseku je trasa plynule napojená na

jestvujúci úsek diaľnice pri obci Ivachnová. V tomto úseku je zabezpečené prepojenie s jestvujúcou cestou I/18 zo smeru od Ružomberka križovatkovou vetvou (objekt 113-00). Už za koncom úseku diaľnice D1 je navrhnuté ľavostranné odpočívadlo Ivachnová. Jeho umiestnenie je navrhnuté s ohľadom na prírodné danosti a okolitú scenériu. Predmetné odpočívadlo dopĺňa už existujúce odpočívadlo vpravo, čím vznikne veľké obojstranné odpočívadlo. Podrobne je riešené v objekte 105-00. Celková dĺžka variantu V0 je 15 272,48 m.

Variant V1

Rozdielnosť variantného riešenia V1 v porovnaní s variantom V0 je v odlišnom smerovom a výškovom vedení trasy diaľnice D1 v km 1,007 až 6,069. Táto odlišnosť sa prejavila v zmene situovania západného portálu tunela Čebrať a v zmene dĺžky oboch tunelových rúr. Tieto zmeny zákonite vyvolali aj zmenu v riešení súvisiacich objektov ako napr. mosty, prístupové komunikácie, lokalizáciu depónii a iné.

Návrh riešenia variantu V1 vyplynul z extrémne náročných geologických a hydrogeologických pomerov variantu V0 v predmetnom úseku stavby Diaľnice D1 Hubová – Ivachnová (km 2,0 – 4,1), ktorých realizácia by okrem vysokých stavebných nákladov na sanáciu zosuvnej oblasti a rizikovosti technického riešenia mohla spôsobiť aj významné negatívne vplyvy na podzemné vody, a tým aj lesné a lúčne biotopy dotknutého územia, ako aj na zdroje podzemných vôd. Zároveň navrhovaná zmena technického riešenia pozitívne ovplyvní zníženie hlukovej záťaže v mestskej časti Ružomberka Hrboltovej a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v obci a okolí.

V ostatných úsekoch trasy diaľnice t.j. v úseku km 0,000 - 1,007 a 6,069 -15, 272 je technické riešenie variantu V1 totožné s variantom V0.

Variant V2

Rozdielnosť variantného riešenia V2 v porovnaní s variantom V0 je v odlišnom smerovom a výškovom vedení trasy diaľnice D1 v km 1,007 až 6,069. Táto odlišnosť sa prejavila v zmene situovaní západného portálu tunela Čebrať a v zmene dĺžke oboch tunelových rúr. Tieto zmeny zákonite vyvolali aj zmenu v riešení súvisiacich objektov ako napr. mosty, prístupové komunikácie, lokalizáciu depónii a iné.

Návrh riešenia variantu V2 rovnako ako variantu V1 vyplynul z extrémne náročných geologických a hydrogeologických pomerov variantu V0 v predmetnom úseku stavby Diaľnice D1 Hubová – Ivachnová (km 2,0 – 4,1), ktorých realizácia by okrem vysokých stavebných nákladov na sanáciu zosuvnej oblasti a rizikovosti technického riešenia mohla spôsobiť aj významné negatívne vplyvy na podzemné vody, a tým aj lesné a lúčne biotopy dotknutého územia, ako aj na zdroje podzemných vôd. Zároveň navrhovaná zmena technického riešenia pozitívne ovplyvní zníženie hlukovej záťaže v mestskej časti Ružomberka v Hrboltovej a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v obci a v okolí.

Trasa variantu V2 oproti variantu V1 je posunutá ešte viac na sever a zahŕňa aj asanáciu posledného rodinného domu č. 270/8 na ul. Záskanie. Odsun trasy na sever spĺňa požiadavku na väčšiu elimináciu hluku, nakoľko je zväčšená vzdialenosť diaľnice od jestvujúcej zástavby v Msč Hrboltová.

V ostatných úsekoch trasy diaľnice t.j. v úseku km 0,000 – 1,007 a 6,069 -15, 272 je technické riešenie variantu V2 totožné s variantom V0 aj V1.

Diaľnica D1

Hlavné cestné objekty vo variante V2:

- 101-00 Diaľnica v km 1,000 – 6,000
- 105-00 Spevnené plochy - odpočívadlo Ivachnová
- 110-00 Úprava cesty I/18 v križovatke Hubová
- 111-00 Úprava cesty I/59 v križovatke Likavka
- 112-00 Preložka cesty I/18 pri Ivachnovej
- 113-00 Pripojenie cesty I/18 na D1 v km 14,168
- 123-01 Prístupová komunikácia k západnému portálu
- 123-02 Prístupová komunikácia k lávke nad D1
- 140-00 Úpravy jestvujúcich ciest I. triedy
- 141-00 Úpravy jestvujúcich ciest III. triedy
- 142-01 Prístupová cesta k pilieru SO 201
- 142-04 Prístupová cesta v km 7.000-10.339 diaľnice D1
- 142-05 Prístupová cesta v km 10,339 diaľnice D1
- 142-06 Prístupová cesta v km 11,620 diaľnice D1
- 142-07 Prístupová cesta k mostnému objektu 216-00 v km 11,600 D1

Rekultivácia plôch

- 026-00 Spätná rekultivácia SO 123-01
- 027-00 Spätná rekultivácia SO 123-02
- 028-00 Spätná rekultivácia SO 401-00 (ZP)
- 029-00 Spätná rekultivácia SO 101-00 v km 2,300 – 4,000

Križovatka Hubová

Križovatka Hubová (súčasť SO 101-00) je umiestnená na začiatku úseku stavby diaľnice a bude dočasne slúžiť ako výjazd a zjazd z diaľnice na cestu I/18 až do doby, kedy bude dostavaný predchádzajúci úsek Turany – Hubová. Nedostatok miesta a zložité geologické podmienky si vynútili minimalizáciu návrhových prvkov jednotlivých vetiev križovatky. S ohľadom na delenie stavebných úsekov diaľnice D1 bude aj táto križovatka rozdelená na dve stavby. V rámci tejto stavby sa vybudujú vetvy P1 (od km 0,085000 po KÚ), vetva P2, vetva P3, vetva L1 (od ZÚ po km 0,075000) a vetva L2. Zvyšné časti vetiev L1 a P1 sa dobudujú v rámci stavby D1 Turany – Hubová.

Križovatka Likavka

Križovatka Likavka (súčasť SO 101-00) je situovaná severne od rovnomennej obce cca v km 6,5 diaľnice D1. Križovatka je riešená ako mimoúrovňová osmičková križovatka. Je napojená na cestu I. triedy I/59 smerujúcu z Ružomberka do Dolného Kubína. Križovatka zabezpečuje pripojenie do všetkých smerov. Na cestu I/59 je napojená cez dve malé okružné križovatky.

Mosty

Vo variante V2 je 19 mostných objektov.

- počet mostov na D1 do 50 m 3
- počet mostov na D1 50 – 100 m 3
- počet mostov na D1 nad 100 m 6
- počet mostov nad D1 do 50,0 m 1
- počet mostov nad D1 nad 50,0 m 2
- ostatné 4

Vo variante V2 sú navrhované nasledujúce mostné objekty:

- 201-00 Most na D1 v km 0,411 -0,849
- 203-00 Most na D1 v km 1,670
- 204-00 Most na D1 v km 1,890
- 209-00 Priepust na D1 v km 6,240
- 210-00 Most na D1 v km 6,465 - 7,036 nad c. I/59
- 211-00 Most na D1 v km 7,298 - 7,362
- 212-00 Most na D1 v km 7,635 - 7,821
- 213-00 Most nad D1 v km 8,214 - 8,968
- 214-00 Most na D1 v km 9,814 -10,498
- 215-00 Most na D1 v km 10,781-11,009
- 216-00 Most na D1 nad ŽSR, cestou III/018104 a Váhom v km 12,309-12,910
- 217-00 Most nad D1 v km 9,485 na poľnej ceste
- 218-00 Most nad D1 v km 13,800 na ceste I/18
- 219-00 Most na D1 v km 14,564 nad poľnou cestou
- 220-00 Most na Vetve L-B1 križovatky Likavka v km 0,477
- 221-00 Most na Vetve L-B1 križovatky Likavka v km 0,700
- 222-00 Most na Vetve L-B2 križovatky Likavka v km 0,087 - 0,205
- 223-00 Most na Vetve L-A2 križovatky Likavka v km 0,085 - 0,124
- 224-00 Rozšírenie mostu v km 15,277 D1

Aj vo variante V2, rovnako ako vo variante V1, bolo uvažované s dvomi alternatívami konštrukcie mosta objektu 204-00:

Alternatíva 1

Nosná konštrukcia je navrhnutá ako dvojtrámový, dvojpoľový, predpätý nosník.

Alternatíva 2

Most je navrhnutý ako presypaný. Nosná konštrukcia je navrhnutá ako železobetónová klenba.

Oporné a zárubné múry

Oporné múry

Vo variante V2 sú navrhované nasledujúce oporné múry:

- 231-00 Kotvená pilótová stena v km 1,400 (vpravo)
- 236-02 Oporný múr v km 6,050 - 6,233
- 238-00 Oporný múr v km 7,105 - 7,195 (vpravo)
- 240-00 Oporný múr v km 10,570 - 10,635 (vpravo)
- 241-00 Oporný múr v km 11,750 -12,025 (v strednom páse)
- 244-00 Oporný múr na vetve L-B1 križovatky Likavka v km 0,220 - 0,470

Zárubné múry

Vo variante V2 sú navrhované nasledujúce zárubné múry:

- 230-00 Zaistenie svahu v km 1,140 (vľavo)
- 236-01 Zárubný múr v km 6,077 - 6,226
- 237-00 Zárubný múr v km 6,260 - 6,400 (vpravo na vetve B1)
- 243-00 Zárubný múr v km 0,157 500 P2 - 0,035 000 P3
- 246-00 Zárubný a oporný múr pri SO 123-00
- 248-00 Zaistenie svahu v km 1,590 (vľavo)
- 249-00 Zaistenie svahu v km 1,770 (vľavo)

Asanácie

Realizácia variantu V2 si na rozdiel od variantov V0 a V1 vyžiada demoláciu jedného jestvujúceho rodinného domu č. 270/8 na ul. Záskalie. Vlastník nehnuteľnosti vyjadril písomný súhlas s realizáciou variantu V2.

010-00 Demolácia rodinného domu č. 270/8 na ul. Záskalie

Tunel Čebrať

401-00 Stavebná časť tunela

401-11 Technológia tunela

Obidve tunelové rúry severná (ľavá) a južná (pravá) sú rozdelené na úseky budované razením a hĺbené úseky budované v otvorenej stavebnej jame na obidvoch portáloch. Tunel je navrhovaný pre kategóriu 2T – 7,5 a návrhovú rýchlosť 100 km/hod. Dĺžka južnej tunelovej rúry je 3654 m a severnej tunelovej rúry je 3645 m. Podľa STN 73 7507 Projektovanie cestných tunelov ide o tunel dlhý (dĺžka nad 3000m). Tunel Čebrať bude realizovaný na plný profil t.j. dve tunelové rúry s jednosmernou prevádzkou.

Smerové a výškové vedenie

Trasa tunela je tvorená dvomi nezávislými trasami, každá pre jednu tunelovú rúru. Smerovo je trasa vedená v tvare predĺženého písmena „J“. V smere staničenia pozostáva z pravotočivého oblúka s veľkým polomerom a pokračuje v strednej časti v priamej do kruhových oblúkov s prechodnicami vo východnej časti, kde sa napája na pôvodnú trasu. Vzájomná vzdialenosť osí tunelových rúr je premenlivá, maximálne 40 m v strednej časti trasy tunela.

Vzhľadom na hodnoty polomerov smerových oblúkov trasy sú potrebné v oboch tunelových rúrach zmeny priečného sklonu vozovky.

Výškové vedenie je definované premenným pozdĺžnym sklonom.

Niveleta oboch rúr stúpa smerom od západného portálu v sklone 0,88%. Prechádza do sklonu 2,0% a pred východným portálom sa trasa vo vrcholovom oblúku preklápa a klesá smerom k východu v sklone 1,1% v južnej a 1,07% v severnej tunelovej rúre, kde sa napájajú na pôvodnú trasu.

Schéma tunela – navrhnutých je 8 jednostranných núdzových zálivov, v každej rúre po 4. Rúry sú prepojené 14 priečnymi prepojeniami, z toho 4 priečne prepojenia sú prejazdné pre obslužné a záchranné vozidlá a 10 priečných prepojení je priechodných. Vzdialenosť priečných prepojení je do 250 m. V priechodných priečných prepojeniach sa uvažuje s technologickými miestnosťami.

Výklenky – navrhované sú čistiace výklenky (ČV) – po obidvoch stranách tunelovej rúry na čistenie drenážneho potrubia a združené výklenky (ZV) - požiarny, čistiaci a SOS po vonkajšej strane tunelových rúr.

Priečny rez tunela navrhnutý na kategóriu 2T-7,5 podľa platných predpisov, šírka vozovky 7,5 m, šírka chodníkov 2x min. 1,0 m, výška priechodného prierezu 4,8 m, výška nad chodníkom 2,20 m. Priečny rez je prispôbený požiadavkám technologického vybavenia, prepojenie portálov (portálových budov) je jedným 22 kV káblom vedeným od ZP v ľavej tunelovej rúre s prechodom cez priečne prepojenie s technologickou miestnosťou do pravej tunelovej rúry.

Návrh priečného rezu tunela a schéma tunela s rozmiestnením technologických miestností v priečných prepojeniach zohľadňuje požiadavky projektanta technológie tunela. Priečny rez zálivu je s odstavňým pruhom 3,0 m, dĺžka zálivu je 50 m.

Odvedenie horninovej vody je navrhnuté bočnými priebežnými drenážnymi potrubiami kruhového profilu \varnothing 200 mm s čistiacimi výklenkami a napojené priečnymi prepojeniami na hlavné odvodnenie tunela. Potrubie hlavného odvodnenia horninovej vody sa uvažuje s umiestnením pod ľavým jazdným pruhom v smere jazdy, podľa požiadaviek súťažných podkladov. Odvodnenie vozovky je navrhnuté štrbinovými žľabmi, ktoré sú na portáloch zaústené do obj. 501-00 kanalizácia diaľnice. Pred zaústením sa zriadi stavidlová šachta s elektronicky ovládaným stavidlom, ktoré bude v prípade požiaru havárie resp. čistenia tunela zabezpečovať odklonenie prietoku do akumuláčnej havarijnej nádrže. Požiarny vodovod je \varnothing 150 mm, umiestnený po vonkajšej strane tunelových rúr.

Tunel Čebrať bude realizovaný na plný profil t.j. dve tunelové rúry s jednosmernou prevádzkou. Technológia razenia tunela – cyklickým spôsobom razenia s horizontálnym členením výrubu, podľa zásad Novej rakúskej tunelovacej metódy (NRTM).

V prípade výskytu väčších trvalých prítokov horninovej vody budú počas razenia realizované opatrenia na zníženie prítokov – injektáže horninového prostredia v okolí výrubu. V prípade výskytu sústredených prítokov je možné tieto zachytávať a využiť ich ako náhradný vodný zdroj, ktorým by bolo možné eliminovať prípadné úbytky výdatnosti využívaných vodných zdrojov, pokiaľ sa preukáže vplyv tunela na dotknuté zdroje vody.

Horninové prostredie, ktorým bude tunel prechádzať je relatívne málo priepustné, určitý drenážny účinok tunela v oblasti zosuvných území zlepší stabilitu horninového prostredia.

Trasa V2 kopíruje trasu V1. Rozdiel je v posune západného portálu tunela severným smerom o cca 40 m.

Odpočívadlo Ivachnová

Odpočívadlo je oproti variantu V0 aj V1 nezmenené. Novonavrhovaný úsek diaľnice D1 Hubová - Ivachnová je na konci úseku napojený na existujúci úsek diaľnice Ivachnová – Hybe. Za koncom úseku projektovanej trasy D1 je vľavo navrhnuté odpočívadlo „Ivachnová“. Jeho lokalizácia je navrhnutá s ohľadom na prírodné danosti, okolitú scenériu. Predmetné odpočívadlo dopĺňa už existujúce odpočívadlo vpravo, čím vznikne veľké obojstranné odpočívadlo Ivachnová.

Veľké odpočívadlo má vybavenosť:

- čerpacia stanica pohonných látok
- motorest
- parkovisko pre osobné a nákladné autá a autobusy
- odpočinkové plochy

Stavebný objekt rieši komunikácie s parkoviskami pre osobné a nákladné vozidlá a autobusy, ako aj odpočinkové plochy. Ďalej rieši terénne úpravy pod spevnenými plochami parkoviska. Odpočívadlo je na diaľnicu napojené pripojovacím a odpojovacím pruhom.

Úpravy vodných tokov

323-00 Úprava bezmenného potoka v km 6,100 - 6,167

324-00 Úprava potoka Likavka

325-00 Úprava bezmenného potoka v km 7,340

501-01 Úprava potoka Radičina (Kamenný potok) v km 1,8713 D1

Kanalizácia diaľnice

Potrebné úpravy kanalizácie a odvedenia vôd vyplývajúce zo zmeny trasy sú riešené v nasledovných objektoch:

- 501-00(1) Kanalizácia diaľnice km 0,000 - 0,425
- 501-00(2) Kanalizácia diaľnice km 0,425 - 2,075
- 501-01 Úprava potoka Radičiná (Kamenný potok) v km 1,871 D1
- 501-02 Odvedenie horninovej vody z tunela s akumuláčnou nádržou
- 501-03 Odvedenie vozovkovej vody z tunela s havarijnou nádržou a ORL
- 501-00 Stoka HT s akumuláčnou nádržou

Oplotenie

Trasa diaľnice D1 križuje biokoridory rôznej hierarchie, a preto je potrebné migračný pohyb zveri a drobných živočíchov usmerniť oplotením a tým zabrániť priamemu stretu s premávkou na diaľnici. Teleso diaľnice okrem tunelového úseku bude preto oplotené.

Taktiež je potrebné oddeliť pozemok diaľnice od prilahlých pozemkov, súběžných poľných a účelových ciest. V mieste mostných objektov na diaľnici bude oplotenie vedené okolo kužeľov násypu ku krajným oporám. Oplotenie bude výšky 2,0 m a bude realizované z pozinkovaného pletiva - typ OBORA a z oceľových pozinkovaných stĺpikov.

Variant V2 je rozpracovaný v podrobnosti technickej štúdie. Podrobné riešenie bude rozpracované v ďalších stupňoch projektovej prípravy – DÚR a DSP. Ak z dôvodu výstavby diaľnice D1 a súvisiacich objektov bude potrebné v dotknutých častiach preložiť oplotenie do novej polohy, budú tieto prekládky riešené v samostatných stavebných objektoch podľa majetko – právnych vzťahov.

Protihlukové steny

250-00 Protihluková stena na D1 v km 1,830 – 1,990 (vpravo)

Inžinierske siete

Výstavbou diaľnice D1 v rámci variantu V2 budú dotknuté viaceré vedenia inžinierskych sietí. Ide o vedenia silnoprúdu, slaboprúdu, vodovody, plynovody a meliorácií. V nezmenených úsekoch trasy diaľnice t.j. v úseku km 0,000 – 1,007 a 6,069 -15, 272 je riešenie preložiek resp. úprav inžinierskych sietí totožné s variantom V0 aj V1.

Variant V2 je rozpracovaný v podrobnosti technickej štúdie. Podrobné riešenie bude rozpracované v ďalších stupňoch projektovej prípravy – DÚR a DSP. Ak z dôvodu výstavby diaľnice D1 a súvisiacich objektov bude potrebné v dotknutých častiach realizovať preložky inžinierskych sietí, budú tieto prekládky riešené v samostatných stavebných objektoch podľa vlastníckych resp. správcovských vzťahov.

Rozsah preložiek bude stanovený na základe rokovaní s príslušnými vlastníckymi sietí v zmysle platných právnych predpisov a nariadení. Preložky budú realizované na náklady stavebníka.

Preložky a rekonštrukcie ciest

Stavba diaľnice D1 si vyžiada preložky, úpravy a rekonštrukcie poľných ciest, lesných ciest a ciest III. triedy.

V zmenenom úseku dochádza k predĺženiu tunela Čebrať. Táto skutočnosť má pozitívny vplyv, nakoľko znižuje zásah do jestvujúcich poľných a lesných ciest. Nie je preto potrebné realizovať preložky viacerých poľných ciest a dostupnosť pozemkov pre ich užívateľov ostane zachovaná v nezmenenom stave. V km 1,780 variant V2 križuje jestvujúcu účelovú resp. poľnú cestu. Vzhľadom na výškové pomery v území je v tomto mieste navrhovaný mostný objekt na diaľnici (204-00). Komunikácia bude vedená popod mostný objekt bez prerušenia.

III. Popis priebehu posudzovania

1. Vypracovanie správy o hodnotení.

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.

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“.

V poradí štvrtá zmena bola podaná dňa 27.1.2016. Dňa 9.3.2016 Rozhodnutím č. 2026/2016-3.4/ml v zmysle § 29, ods. 2 v spojení s ust. § 18 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie MŽP SR rozhodlo, že „u zmeny navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová sa predpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1) písm. e) zákona“. Pokračovanie procesu posudzovania sa vykoná podľa § 30 zákona.“ Konanie podľa tohto ustanovenia bolo právoplatne zastavené Rozhodnutím MŽP SR č. 2026/2016-1.7/ml zo dňa 8.6.2016.

Navrhovateľ doručil dňa 13. 10. 2016 na MŽP SR v poradí piate *Oznámenie o zmene*. Dňa 16. 11. 2016 MŽP SR vydalo rozhodnutie č. 2026/2016-1-1.7/ml, na základe ktorého sa činnosť bude ďalej posudzovať podľa § 30 zákona. Po preštudovaní predloženého Oznámenia o zmene a s prihliadnutím na doručené stanoviská MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povolujúcim orgánom, zástupcom MŽP SR — sekcie ochrany

prírody, biodiverzity a krajiny a po prerokovaní s navrhovateľom určil podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia.

Spracovateľom správy o hodnotení činnosti bola spoločnosť DOPRAVOPROJEKT, a.s. so sídlom v Bratislave. Správa o hodnotení bola spracovaná v októbri 2017. Vedúcim riešiteľského kolektívu bol Ing. Ján Longa, spoluriešitelia: RNDr. Dorota Martinková, Ing. Jakub Jurina, Ing. Stanislav Bukovinský, Ing. Alexander Krokker PhD., Ing. Jaroslav Krč, RNDr. Ivan Jakubis, RNDr. Marián Kuvik, Ing. Mgr. Silvia Rózsár Némethyová, Ing. Simona Žajdlíková, Mgr. Martin Kolesár, PhD., Mgr. Milan Barlog, Mgr. Peter Manko, PhD, Mgr. Jozef Ridzoň, Ing. Juraj Hamza, RNDr. Peter Hujo a RNDr. Peter Kurjak. Správa o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti obsahuje 295 strán textu, 3 mapové prílohy v mierkach M 1:10 000 a M 1:5000 a 9 príloh.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení (komu bola správa o hodnotení zaslaná a akým spôsobom sa zverejnila).

MŽP SR určilo v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom, zástupcom MŽP SR-OOPaK a dotknutými obcami a po prerokovaní s navrhovateľom rozsah hodnotenia (číslo 1504/2017-1.7/ml, zo dňa 16.1.2017), v ktorom pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti určuje varianty: V0, V1 a V2. Z tohto dôvodu v zmysle § 65f ods. 1 písm. b) konanie o posudzovaní zmeny sa dokončili podľa predpisov účinných do 14. júna 2017. Navrhovateľ doručil Ministerstvu životného prostredia SR správu o hodnotení dňa 30.10.2017.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán (ďalej len „príslušný orgán“) zaslal informáciu o doručení správy o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona listom MŽP SR č. 1504/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017 na vyjadrenie dotknutým obciam v listinnom vyhotovení a rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a povoľujúcim orgánom prostredníctvom informácie o zverejnení na webovom sídle MŽP SR na adrese:

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

Verejnosť bola informovaná o doručení správy o hodnotení podľa § 34 ods. 1 prostredníctvom dotknutých obcí zverejnením záverečného zhrnutia na dobu minimálne 30 dní a zároveň bola poučená okrem iného o tom, kde môže do správy o hodnotení nahliadnuť a že môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 35 ods. 1 zákona na adresu: Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava.

Dotknuté obce:

1. Mesto Ružomberok, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok (aj pre mestskú časť Hrboltová);
2. Obec Likavka, obecný úrad, Janovčička 815, 034 95 Likavka
3. Obec Hubová, Pri Váhu 70/70, Hubová
4. Obec Švošov, Školská 70/2, 034 91, Švošov
5. Obec Martinček, Martinček č. 83, 034 95 Martinček
6. Obec Lisková, Ulica pod Chočom 113, 034 81, Lisková
7. Obec Ivachnová, Ivachnová 7, 034 83, Ivachnová
8. Obec Liptovský Michal, Liptovský Michal 17, 034 83, Liptovská Teplá

Rezortný orgán:

10. MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15

Povoľujúci orgán

11. MDV SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15
12. Mesto Ružomberok, mestský úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok
13. Obec Likavka, obecný úrad, Jánovčikova 815, 034 95 Likavka
14. Obec Hubová, Pri Váhu 70/70, 034 91 Hubová
15. Obec Švošov, Školská 70/2, 034 91 Švošov
16. Obec Martinček, Martinček č. 83, 034 95 Martinček
17. Obec Lisková, Ulica pod Chočom 113, 034 81 Lisková
18. Obec Ivachnová, Ivachnová 7, 034 83 Ivachnová
19. Okresný úrad, Odbor výstavby a bytovej politiky, Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

Dotknutý orgán:

20. MŽP SR, sekcia ochrany prírody biodiverzity a krajiny,
21. MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov,
22. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
23. MV, Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava
24. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
25. MDV SR sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
26. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
27. Ministerstvo pôdohospodárstva a RV SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
28. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
29. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Štúrova 36, 03180 Liptovský Mikuláš
30. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
31. Obvodný banský úrad, ul. 9. mája č. 2, 975 90 Banská Bystrica
32. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, Andreja Kmeťa 17, 010 01 Žilina
33. Okresný úrad, odbor pozemkový a lesný, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
34. Okresný úrad, odbor katastrálny, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
35. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a PK, A. Bernoláka 25, 034 01 Ružomberok
36. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Dončova 11, 034 01 Ružomberok
37. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
38. ŠOP SR, Tajovského ul. 28/B, 974 01 Banská Bystrica
39. Správa TANAP, Biosférická rezervácia Tatry, Tatranská Štrba 75, P.O.Box 21 059 41 Tatranská Štrba
40. ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, P. O. Hviezdoslava 38, 036 01 Martin
41. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Odbor dráhový stavebný úrad, Ing. Štefan Hrivňák, riaditeľ odboru, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
42. ŽSR, GR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
43. SVP, š.p., OZ Piešťany, Nábrežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany
44. Štátne lesy, GR, Námestie SNP č. 8, 975 66 Banská Bystrica
45. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Kuzmányho 27, 036 80 Martin
46. Archeologický ústav SAV, Akademická 2, 949 21 Nitra

47. Slovenský pozemkový fond, Búdkova 36, 817 15 Bratislava

Na vedomie:

48. MDV SR, Sekcia riadenia projektov, Nám. Slobody 6, 810 05, Bratislava 15

Verejnosť:

Verejnosť bola informovaná verejnými vyhláškami v dotknutých obciach a prostredníctvom enviroportálu.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou (kedy a ako sa správa o hodnotení prerokovala s verejnosťou a aké sú závery prerokovania).

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice“ predpokladané vplyvy zasiahnu do katastra dotknutých obcí okresu Ružomberok –Švošov, Hubová, Ružomberok (Hrboltová), Likavka, Martinček, Lisková, Ivachnová, čomu sa prispôsobilo aj verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Verejnosť bola o termínoch spoločných verejných prerokovaní informovaná prostredníctvom enviroportálu aj pozvánkou zverejnenou dotknutými obcami obvyklým spôsobom.

Dotknuté obce Hubová a Švošov

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo pre obce Hubová, Švošov dňa 4.12.2017 o 15:30 v KD Hubová. Termín a miesto konania verejného prerokovania oznámila dotknutá obec verejnosti v mieste obvyklým spôsobom - oznamom na úradnej tabuli obce a na internetovej stránke obce.

Spoločného verejného prerokovania sa zúčastnili

- zástupcovia obce Hubová a Švošov,
- zástupcovia navrhovateľa, zástupcovia Investora a Zhotoviteľa,
- splnomocnení zástupcovia Investora pre realizáciu inžinierskej činnosti pre činnosť v zmysle Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti,
- občania obcí Hubová a Švošov v zmysle priloženej prezenčnej listiny.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania spolu s kópiou prezenčnej listiny bol zaslaný na MŽP SR a je súčasťou spisovej dokumentácie.

Na základe priebehu a výsledkov spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, že verejnosť nemá námietky k realizácii navrhovanej činnosti. Prítomná verejnosť bola poučená o možnosti podať pripomienky k navrhovanej činnosti do 14.12.2017 na MŽP SR.

Dotknuté obce Ivachnová a Liptovský Michal

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo pre obce Ivachnová a Liptovský Michal dňa 4.12.2017 o 18:00 v KD Ivachnová. Termín a miesto konania verejného prerokovania oznámila dotknutá obec verejnosti v mieste obvyklým spôsobom - oznamom na úradnej tabuli obce a na internetovej stránke obce.

Spoločného verejného prerokovania sa zúčastnili zástupcovia obce Ivachnová a Liptovský Michal, zástupcovia navrhovateľa, zástupcovia Investora a Zhotoviteľa, splnomocnení zástupcovia Investora pre realizáciu inžinierskej činnosti pre činnosť v zmysle Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a občania obcí Ivachnová a Liptovský Michal v zmysle priloženej prezenčnej listiny.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania spolu s kópiou prezenčnej listiny bol zaslaný na MŽP SR a je súčasťou spisovej dokumentácie.

Na základe priebehu a výsledkov spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, že verejnosť nemá námietky k realizácii navrhovanej činnosti. Prítomná verejnosť bola poučená o možnosti podať pripomienky k navrhovanej činnosti do 14.12.2017 na MŽP SR.

Dotknuté obce Ružomberok, Likavka, Martinček, Lisková

Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo pre mesto Ružomberok a obce Likavka, Martinček, Lisková v Kultúrnom stredisku v Likavke dňa 05.12.2017 o 16:30. Termín a miesto konania verejného prerokovania oznámila dotknutá obec verejnosti v mieste obvyklým spôsobom - oznamom na úradnej tabuli obce a na internetovej stránke obce.

Spoločného verejného prerokovania sa zúčastnili:

- zástupcovia mesta Ružomberok, obcí Likavka, Martinček a Lisková,
- zástupcovia navrhovateľa, zástupcovia Investora a Zhotoviteľa,
- splnomocnení zástupcovia Investora pre realizáciu inžinierskej činnosti pre činnosť v zmysle Oznamenia o zmene navrhovanej činnosti a občania mesta a obcí, v zmysle priloženej prezenčnej listiny.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania spolu s kópiou prezenčnej listiny bol zaslaný na MŽP SR a je súčasťou spisovej dokumentácie.

Na základe priebehu a výsledkov spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti ako aj samotného procesu hodnotenia navrhovanej činnosti možno konštatovať, že verejnosť nemá zásadné námietky k realizácii navrhovanej činnosti. Prítomná verejnosť bola poučená o možnosti podať pripomienky k navrhovanej činnosti do 14.12.2017 na MŽP SR.

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

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na MŽP SR nižšie uvedené písomné stanoviská. Celkovo bolo doručených 36 písomných stanovísk, resp. vyjadrení včítane stanovísk dotknutej verejnosti a dvoch petícií. V nasledujúcej časti sú uvedené stanoviská, vyjadrenia a návrhy k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a ich vyhodnotenie.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Prezídium hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava, (číslo listu PHZ-OPP4-2017/002993-002, zo dňa 30.11.2017, doručené 11.12.2017, evidované pod číslom 54725) sa vyjadril nasledovne: **nemá pripomienky**.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, P.O.BOX č. 100, (číslo listu 07339/2017/SCDPK/83529, zo dňa 8.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55449) sa vyjadril nasledovne: Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti **neuplatňuje zásadné pripomienky**.

Žilinský samosprávny kraj, Odbor dopravy a územného plánovania, Komenského 48, 011 09 Žilina, (číslo listu 02656/2017/ODaÚP-11, zo dňa 7.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55482) sa vyjadril nasledovne: **nemá pripomienky.**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor štátnej geologickej správy, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, (číslo listu 8867/2017-5.3 51490/2017, zo dňa 4.12.2017) sa vyjadril nasledovne: Odbor štátnej geologickej správy z titulu svojich kompetencií nemá k hodnoteniu navrhovanej činnosti **žiadne ďalšie pripomienky.**

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad centrálnej logistiky a správy majetku štátu, odbor správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava, (číslo listu ÚCLaSMŠ-37-579/2017, zo dňa 6.11.2017, doručené 11.12.2017, evidované pod číslom 54773) sa vyjadril nasledovne: nemá z hľadiska vplyvov na životné prostredie **žiadne pripomienky.**

Slovenský vodohospodársky podnik š.p., Riaditeľstvo Odštepného závodu Piešťany, Nábrežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany (číslo listu CS SVP OZ PN 9096/2017/2 CZ 41339/220, zo dňa 8.12.2017, doručené 28.12.2017, evidované pod číslom 57410) sa vyjadril nasledovne: **nemá zásadné pripomienky. Odporúča variant V2 s alternatívou 1.**

Obvodný banský úrad Banská Bystrica, ul. 9. mája č. 2, 975 90 Banská Bystrica (číslo listu 95-3090/2017, zo dňa 24.11.2017, doručené 20.12.2017, evidované pod číslom 52729/2017) sa vyjadril nasledovne: **nemá pripomienky.**

Obec Švošov, Obecný úrad Školská 70/2, 034 91 Ľubochňa, (číslo listu 426/2017, zo dňa 13.12.2017, doručené 15.12.2017, evidované pod číslom 55727).

Obec Likavka, Obecný úrad Likavka č. 815, 034 95 Likavka, (číslo listu MJ-001788/2017, zo dňa 13.12.2017, doručené 15.12.2017, evidované pod číslom 55761).

Obec Martinček, Martinček č. 83, 034 95 Martinček, (číslo listu 247/2017, zo dňa 13.12.2017, doručené 15.12.2017, evidované pod číslom 55726).

Obec Hubová, Hubová 70/70, 034 91 Hubová, (zo dňa 13.12.2017, doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56062).

Obec Lisková, Ulica pod Chočom 113, 034 81 Lisková, (číslo listu 416/2017, zo dňa 13.12.2017, doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56071).

Mesto Ružomberok, Mestský úrad - oddelenie technickej správy, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok, (číslo listu OTS 349/2017-MM, zo dňa 13.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55565).

Obec Ivachnová, 034 83 Ivachnová, (číslo listu 959/2017, zo dňa 14.12.2017, doručené 22.12.2017, evidované pod č. 56971).

Obec Liptovský Michal, 034 83 Liptovská Teplá, (číslo listu 216/2017, zo dňa 15.12.2017, doručené 22.12.2017, evidované pod č. 56976).

K predmetnej správe sa vyjadrili dotknuté obce rovnakým textom pripomienok nasledovne:

vyjadrujú:

- *súhlasné stanovisko s navrhovanou činnosťou zmena trasy diaľnice v km 1-6, v zmysle navrhovaného variantu V2 s alternatívou 1, most SO 204 – 00 na diaľnici-dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108 m.*

Pripomienka sa berie na vedomie.

požadujú:

- *do zahájenia výrobnjej činnosti závodu SCP MONDI naprojektovať a zrealizovať skapacitnenie a rozšírenie cesty prvej triedy I/18 od križovatky D1 Ivachnová po križovatku ciest prvej triedy I/18 s budúcou rýchlostnou cestou R1 východ.*
- *v ďalšom stupni projektovej prípravy vypracovať realizačný projekt primárnych a sekundárnych protihlukových opatrení v dotknutých obciach, a počas výstavby tieto protihlukové opatrenia aj zrealizovať. Sekundárne protihlukové opatrenia realizovať bezodkladne.*
- *umiestniť monitorovací bod na dom čp.365 v lokalite Likavka (km 7,5) a monitorovať hluk po dobu troch rokov prevádzky diaľnice.*

Pripomienka sa akceptuje.

- *v lokalite Hrboltová, km 1,830-1,990 diaľnice D1 Hubová-Ivachnová, predĺženie protihlukovej steny od km 1,780 a navýšenie PHS na 3 m.*
- *v lokalite Likavka od km 6,200- na vetvu vpravo po okružnú križovatku doplniť protihlukovú bariéru vo výške 4 m k vôli IBV Strelnica, ktorá je v územnom pláne obce.*
- *v lokalite Likavka na križovatkovej vetve vpravo od km 6,600 predĺžiť protihlukovú bariéru až ku okružnej križovatke a následne predĺžiť až na km 7,750.*
- *v lokalite Martinček od km 9,200 po km 9,990 realizovať súvislú protihlukovú bariéru bez prerušenia v km 9,470. Výšku bariéry požadujú 5 m.*
- *v lokalite Lisková od km 10,800 po km 11,750 zvýšiť protihlukovú bariéru na 5 m.*
- *v lokalite Lisková od km 10,400 po km 11,100 doplniť ľavostrannú protihlukovú bariéru za účelom ochrany chatovej a záhradkárskej oblasti.*
- *v čo najkratšom termíne počas výstavby diaľnice realizovať protihlukové opatrenia v podobe výmeny okien a fasád dotknutých rodinných domov.*

Pripomienky sa akceptujú.

- *vypracovať analýzu sprístupnenia, rozšírenia a zvýšenia bezpečnosti na jestvujúcej ceste I/18 v Ružomberku a I/59 v Ružomberku a Likavke.*
- *vybudovať úpravu križovatiek ciest I/18 a I/59 (pri Mondí a smer Dolný Kubín).*
- *navrhnuť úpravu systému svetelnej signalizácie na ceste I/18 a I/59.*
- *vybudovať odbočovacie pruhy do obce Štiavnička a Liptovské Sliache*

Pripomienky sa akceptujú.

- *vybudovať inteligentné bezpečné prechody pre chodcov na jestvujúcich prechodoch na cestách I/18 a I/59 v lokalitách:*
 - *Obec Švošov pri premostení na cestu I/18 do Ľubočne, 1 ks*

- *Obec Hubová, cesta I/18 na začiatku obce v smere od Ružomberka a pri lavičke pre peších do obce Švošov, 2 ks*
 - *Mesto Ružomberok, cesta I/18 pri čerpacej stanici Shell, pri lavičke pre peších do MČ Rybárpole, pri poliklinike a ÚVN Ružomberok z ulice Mostová cez cestu I/18 na hlavnú vlakovú a autobusovú stanicu, z ulice Zarevúca cez cestu I/18 na hlavnú vlakovú a autobusovú stanicu. Na križovatke ciest I/18 a I/59 (Mondi), z ulice Za dráhou cestu I/59 do nákupného centra. Spolu 7 ks.*
 - *Obec Likavka, pri motoreste Hubertus a diaľnici D1, pri autobusovej zastávke Koliba, na križovatke ciest pri autobusovej zastávke Rázcestie, spolu 3 ks.*
- *vybudovanie chodníkov pre chodcov a cyklistov v miestach medzi prechodmi pre chodcov, aby chodci na svoj presun nevyužívali teleso cesty:*
- *rozšírenie pravostranného chodníka od začiatku katastra obce Hubová až po inteligentný prechod chodcov pri lavičke pre peších do obce Švošov.*
 - *vybudovanie chodníka v obci Likavka od začiatku hranice obce pri motoreste Hubertus po križovatku ciest nižšieho významu a ďalej až po autobusovú zastávku Koliba. Ďalej na časť cesty I/18 medzi dvomi inteligentnými prechodmi pre chodcov v obci, kde nie je vybudovaný chodník pre peších.*

Pripomienky sa akceptujú.

vykonať pasportizáciu komunikácií a objektov po pôvodnom termíne ukončenia výstavby diaľnice D1, najneskôr však do 04/2018.

odstrániť havarijný stav potoku Likavčanka a jeho premostenie s vybudovaním staveniska SD 00- 009-SO č. 210, spolu s tým vybudovať reguláciu potoka Likavčanka od riečneho km 2,5 do km 3,9 a obnovenie jeho sedimentačnej nádrže.

- *odstránenie priameho spojenia statických oporných prvkov na ceste I/59 na základy rodinných domov pozdĺž cesty I/59. Odstrániť vibrácie a praskanie domov. Táto cesta slúži diaľničnej križovatke Likavka.*
- *opraviť cesty zničené používaním staveniskovej dopravy.*

Pripomienky sa akceptujú.

- *okamžité zahájenie mobilizácie a ďalších prác na severnom tunelovom variante V2, tunela Čebrať v zmysle dodatku č. 7 k ZoD. Žiadajú plnenie zverejneného harmonogramu výstavby tak, aby bol termín dostavby diaľnice dodržaný.*

Pripomienka sa akceptuje

- *vykonávať opatrenia a postupy v zmysle hydrogeologického postupu prác na eliminovanie rizika a zabránenie strát podzemných a povrchových vôd.*

Pripomienka sa akceptuje.

- *zachovať aj po dokončení niektoré časti staveniskových komunikácií, tieto opraviť a opatriť živičným povrchom na zabezpečenie alternatívneho spojenia obcí, ktoré bolo vplyvom výstavby zrušené. Jedná sa o tieto staveniskové komunikácie: medzi obcou Švošov a MČ Hrboltová, medzi obcami Likavka a Lisková pozdĺž telesa diaľnice, medzi občanmi Martinček a Lisková, obnoviť nespevnenú prístupovú cestu na pozemky občanov obce Švošov v lokalite Boriec, nad križovatkou Hubová-kataster obce Hubová.*

Pripomienka sa akceptuje.

nesúhlasia:

- *s čiastočným spustením diaľnice v úseku od Križovatky Ivachnová po Križovatku Likavka. Sprevádzkovanie len čiastočného úseku by spôsobovalo extrémnu hlukovú a emisnú záťaž pri ceste I/59. Čiastočné spustenie úseku D1 Ivachnová – Likavka predstavuje zmenu projektu s výrazne negatívnym vplyvom na obyvateľstvo a na intenzitu dopravy.*

Pripomienka sa akceptuje.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina, (číslo listu 30484/2017/ÚVHR/84752, zo dňa 6.12.2017, doručené 11.12.2017, evidované pod číslom 54740) sa vyjadrilo nasledovne: - s predloženou správou súhlasí.

žiada:

- *nakoľko realizácia stavby je predpokladaná v dlhšom časovom horizonte, žiada priebežne aktualizovať návrhy protihlukových opatrení v súlade s aktuálnymi zmenami v rozvoji dotknutého územia.*
- *pred dokončením stavby, respektíve pred jej uvedením do trvalého užívania žiada predložiť objektivizáciu hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v okolí stavby, ktorá preukáže účinnosť zrealizovaných protihlukových opatrení.*

Pripomienky sa akceptujú a sú zapracované v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši, ul. Štúrova 36, 031 80 Liptovský Mikuláš, (číslo listu 2017/009388/469-Mudr.Hudák, zo dňa 5.12.2017, doručené 5.12.2017, evidované pod číslom 54616/2017) sa vyjadril nasledovne:

odporúča:

- *vykonávať naďalej monitoring hluku počas výstavby, po jej ukončení vykonať monitoring hluku na overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení.*
- *pokračovať v systematickom monitoringu podzemných vôd počas výstavby a počas prevádzky diaľnice.*
- *zahrnúť do monitoringu prameň „Hubert“.*
- *sledovať režim podzemných vôd v monitorovacích vrtoch vybudovaných v rámci geotechnického monitoringu v oblasti západného portálu a v oblasti koridoru trasy diaľnice vo variante V0.*
- *zahrnúť do monitoringu lokálny zdroj vody zásobujúci dva domy označený ako prameň č. 31.*
- *dôsledne a pravidelne vykonávať objektivizáciu a hodnotenie hluku a následne zabezpečiť ďalšie dodatočné protihlukové opatrenia tak, aby expozícia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty, prípadne sa vylúčilo riziko výskytu porúch zdravia hluku ľudí z tejto fyzikálnej noxy.*

Pripomienky sa akceptujú a sú zapracované v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica (číslo listu ŠOP SR/14-011/2017, zo dňa 21.12.2017, evidované pod číslom

57 250, dňa 21.12 2017). K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne: správa sa pokladá za štandardnú.

konštatuje:

- **vo veci hodnotenia správy z hľadiska ochrany prírody:** Správu o hodnotení pokladáme za štandardnú. V mape vplyvov a opatrení nie sú zobrazené konkrétne vplyvy a opatrenia absentujú, mapa má minimálnu vypovedaciu hodnotu o vplyvoch a žiadnu o opatreniach. Opatrenia na ochranu bioty pokladáme za málo konkrétne. V primeranom posúdení absentujú prílohy, mapy sú len obrázky zaradené do textu, nie je zobrazený vzťah hodnotených chránených území a DI, nie sú priložené mapy dotknutých biotopov a biotopov druhov. Zbytočne rozsiahly opis zámeru (31 strán) je skopírovaný zo SoH.

vyjadrenie navrhovateľa:

Správa o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti a primerané posúdenie vplyvu zámeru na sústavu NATURA 2000, boli spracované v zmysle aktuálne platných TP, TKP, slovenských technických noriem, aktuálne platnej slovenskej legislatívy..

Na základe určeného Rozsahu hodnotenia boli pre ďalšie posudzovanie určené 3 varianty trasovania diaľnice.

Správu o hodnotení požadujeme za štandardnú, vypracovanú na základe pravidelných pracovných rokovaní s odbornými spracovateľmi SoH a jej jednotlivých častí, a na základe konzultácií a guidens notes od renomovaných expertov.

Správa o hodnotení je doplnená technickými, mapovými a grafickými prílohami, ktoré sú rozpracované v podrobnosti technickej štúdie. Podrobné riešenie bude rozpracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

V rámci realizácie projektu diaľnice DI Hubová – Ivachnová, vo variante V2 sa neuvažuje s realizáciou nového migračného koridoru, nakoľko navrhovaný variant trasovania diaľnice vo variante VI a V2 je v porovnaní s pôvodne posúdeným variantom trasovania diaľnice (variant V0) vedený pod povrchom, čím sa migračný koridor pre vyššie stavovce automaticky predĺži o cca 1 600m, čo ma výrazne pozitívny vplyv na zložky životného prostredia. V rámci spracovania SoH došlo ku technickej chybe a stavebný objekt: migračný koridor sa v rámci posudzovaného variantu nevyskytuje.

Pripomienky sa berú na vedomie.

konštatuje:

- **vo veci Primerané posúdenie vplyvu na sústavu Natura 2000:** Štruktúra hodnotenia vplyvov na jednotlivé predmety ochrany nie je rovnaká, vplyvy na *Vertigo angustior* nie sú vyhodnotené voči žiadnym údajom o jeho výskyte, nakladanie s prebytočným vyťaženým materiálom rúbaniny z tunela nie je vyhodnotené, vplyvy na migráciu vtákov nie sú vyhodnotené. Zmierňujúce opatrenia zamerané na netopiere nie sú uvedené. Stanovenie mierne negatívneho vplyvu nemožno podmieniť zmierňujúcimi opatreniami.

vyjadrenie navrhovateľa:

Štruktúru hodnotenia vplyvov na jednotlivé predmety ochrany autor prispôbil potrebám na jednotlivé predmety ochrany.

Vplyv na *Vertigo angustior* nie je vyhodnotený voči žiadnym údajom o jeho výskyte, nakoľko výskyt druhu *Vertigo angustior* nebol na základe pravidelného monitoringu zložiek životného prostredia potvrdený.

Prebytočný vyťažený materiál rúbaniny z tunela sa na základe výsledkov z podrobného inžinierskogeologického prieskumu nepredpokladá, nakoľko vhodný materiál bude maximálne využitý na stavbu násypových telies diaľnice D1 Hubová - Ivachnová.

Vplyvy na migráciu vtákov sú popísané a vyhodnotené v samostatnej časti SoH v kapitole Vplyvy na faunu.

Hodnotenie mierne negatívneho vplyvu sa bežne podmieňuje zmierňujúcimi opatreniami. Zmierňujúce opatrenia sú súčasťou projektu diaľnice D1 Hubová – Ivachnová v km 0,000 – 1,000 a v km 6,000 – 15,000, nakoľko predmetný úsek diaľnice je vo výstavbe a nedochádza ku zmene technického riešenia.

Zmierňujúce opatrenia na netopiere sú súčasťou zmierňujúcich opatrení navrhnutých pre iné druhy fauny, napr. vtákov.

Odporúčanie na zmenu textácie Opatrenia č. 9 považujeme za irelevantné, nakoľko je v rozpore s TP a TKP a po konzultáciách s odborné spôsobilými osobami nemá odporúčanie opodstatnenie.

Podrobnosti technického riešenia zábran proti nárazom vtáctva bude súčasťou ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

Postupy vyhodnotenia významnosti vplyvov na územie sústavy NATURA 2000 je v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z. a Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov, plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike, ŠOP, 2014.

Pripomienky sa berú na vedomie.

- *vo veci hodnotenia plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia, konštatuje, že pripomienky má len k požiadavke 14. Opísať následné využitie vyťaženého materiálu a vyhodnotiť mieru vplyvu pri výstavbe navrhovanej činnosti.: SoH odkazuje na kapitolu o kumulatívnych vplyvoch, čo považujeme za neštandardné. Využitie prebytku vyťaženého materiálu nie je uvedené.*

vyjadrenie navrhovateľa:

Opis využitia vyťaženého materiálu a vyhodnotenie miery vplyvu pri výstavbe navrhovanej činnosti je uvedený v kapitole o kumulatívnych vplyvoch, nakoľko kumulatívnym posúdením zmenou technického riešenia diaľnice v km 1,000 – 6,000, teda predĺžením tunela Čebrať, a maximálnym využitím vyťaženého materiálu z tunela na stavbu násypových telies diaľnice D1 Hubová – Ivachnová dochádza ku kumulatívne vplyvu zmeny trasy diaľnice na ostatnú, nemennú časť. Prebytok vyťaženého materiálu vhodného do násypových telies diaľnice D1 Hubová – Ivachnová sa neuvažuje.

Pripomienka sa berie na vedomie.

- *vo veci návrhu riešenia, konštatujú, že z pohľadu záujmov ochrany prírody sa nemožno vyjadriť k predloženej správe o hodnotení diaľnice D1 Hubová - Ivachnová, nakoľko jej príloha primeraného posúdenia obsahuje postupy nesprávneho vyhodnotenia významnosti vplyvov na územia sústavy Natura 2000. Za takéto považujeme stanovenie mierne negatívneho vplyvu na niektoré hodnotené predmety ochrany podmienené zmierňujúcimi opatreniami. Upozorňujeme, že stanovenie mierne negatívneho vplyvu nemožno podmieniť zmierňujúcimi opatreniami. Z predloženého primeraného posúdenia sa nemožno dozvedieť, či podmienené mierne negatívne vplyvy sú bez realizácie uvedených podmieňujúcich opatrení mierne negatívne alebo významne negatívne.*

Pripomienka sa berie na vedomie.

odporúča:

- *dopracovať primerané posúdenie tak, aby jeho vyhodnotenie významnosti vplyvov D1 Hubová-Ivachnová na dotknuté územia sústavy Natura 2000 bolo jednoznačné. Pripomienka sa berie na vedomie, v rámci procesov posudzovania vplyvov nie je realizovateľné, je možné tak urobiť až v ďalších stupňoch povoľovania stavby a na žiadosť príslušného orgánu štátnej správy, napr. v DÚR. Pripomienka je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.*
- *zapracovať pripomienky uvedené vyššie a konkretizovať zmiernujúce opatrenia (najmä lokalizáciu a rozsah), aby ich bolo možné podrobnejšie rozpracúvať v ďalších konaniach. Pripomienka sa akceptuje, spracovateľ posudku požiadal v zmysle §36 ods. 2 o doplňujúce údaje ohľadne zmiernujúcich opatrení, tie sú zapracované v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.*
- *sledovať počas výstavby a minimálne tri roky od skončenia výstavby šírenie invázných a expanzívnych rastlín v dotknutom území. Pripomienka sa čiastočne akceptuje, je zapracovaná do návrhu opatrení v časti VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska. Monitoring sa bude vykonávať štandardne podľa platných technických predpisov (TP) počas výstavby a jeden rok po skončení výstavby. V prípade zistenia negatívnych vplyvov sa môže predĺžiť na tri roky. Monitorovať sa budú pozemky v dočasnom a trvalom zábere stavby.*
- *úsek diaľnice D1 Hubová-Ivachnová zabezpečiť hustejším pletivom ako tzv. pletivom Obora. Pripomienka sa akceptuje je zohľadnená v časti VI. bod 3 tohto rozhodnutia.*
- *doplniť zmiernujúce opatrenie: Nespevnené plochy trvalého záberu ponechať bez výsadby drevín za účelom zníženia atrahovania vtáctva do blízkosti diaľnice. Pripomienka sa čiastočne akceptuje, na nespevnených plochách trvalého záberu budú vysadené také druhy domácich drevín, ktoré svojim habitátom neumožňujú hniezdenie vtáctva. Porasty kríkov budú vysadené v plnom zápoji s cieľom minimalizovať otvorené trávnaté plochy. Minimalizácia otvorených trávnatých plôch je požadovaná z dôvodu, že sa na takýchto plochách vo väčšej miere vyskytujú drobné hlodavce, ktoré následne atrahujú dravé vtáctvo a hrozia kolízie s dopravou. Podmienka je zohľadnená v časti VI. bod 3 tohto rozhodnutia.*

TAROSI c.c., s.r.o. Slávičie údolie 106, 811 02 Bratislava (číslo listu A014_TAROSI_023, zo dňa 19.12.2017, evidované pod č. 56 477 zo dňa 20.12.2017). K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne:

súhlasí:

- *s posunutím trasy diaľnice severným smerom do nového koridoru, v ktorom sú uvedené nové varianty V1 a V2 diaľnice (ako aj ich subvarianty).*

nesúhlasí:

- s trasou variantov V1 a V2, v úseku zadefinovanom staničením 1,007 - 3,500 km z dôvodov, že navrhované trasovanie diaľnice opätovne prináša ťažko odstrániteľné riziká ekologického charakteru, realizácie samotného diela a dlhodobej prevádzky a bezpečnosti prevádzky.

Pripomienky sa berú na vedomie.

žiada zapracovať a následne upraviť trasu Variantu V2:

- v úseku 1,000 - 2,000 km umožniť aj bezproblémové variantné napojenie predchádzajúceho úseku diaľnice D1 Turany – Hubová, s diaľnično-železničným tunelom Veľká Fatra, ktorý ako jediný doteraz uvažuje s výhľadovou modernizáciou železničného koridoru.

Pripomienka sa berie na vedomie.

- v úseku 1,700 - 1,850 km (zárez v pravostrannom bočnom svahu doliny Kamenného potoka) zabezpečiť ochranu diaľnice krátkym presypavým tunelom, ktorý bude pôsobiť nielen ako debarierový prvok vytvárajúci migračný koridor pre vyššie stavovce, ale aj pomôže zlepšiť začlenenie trasy diaľnice do krajiny a odstráni prevádzkové riziká.

vyjadrenie navrhovateľa:

V úseku 1,700 – 1,850 km Diaľnice D1 Hubová – Ivachnová je navrhovaný diaľničný zárez v pravostrannom bočnom svahu doliny Kamenného potoka a neuvažuje sa s realizáciou presýpaného tunela, ktorý by pôsobil ako debarierizačný prvok vytvárajúci migračný koridor, nakoľko navrhovaný variant trasovania diaľnice vo variante V1 a V2 je v porovnaní s pôvodne posúdeným variantom trasovania diaľnice (variant V0) vedený pod povrchom, čím sa migračný koridor pre vyššie stavovce automaticky predĺži o cca 1 600 m, čo má výrazne pozitívny vplyv na zložky životného prostredia.

Pripomienka sa berie na vedomie. Inžinierskogeologické pomery tohto zárezu boli hodnotené viacerými etapami prieskumu. Posledný inžinierskogeologický prieskum pre variant V2 (Kuvik, 2017) hodnotí problematiku stability zárezu nasledovne: Vzhľadom na charakter hornín, v ktorých sa bude zárez diaľnice realizovať sa nepredpokladajú výraznejšie stabilitné problémy počas budovania zárezu.

- v úseku 2,500 - 3,500 km D1 posunúť trasu diaľnice severnejšie hlbšie do horninového prostredia, čo prinesie:
 - zníženie dopadu na povrchové vody,
 - zníženie rizika možnej kolízie tunelových rúr s hlbokými šmykovými plochami,
 - osadenie západného portálu tunela do požadovaného smerového oblúku.
 - skrátenie problematického úseku tunela s akomodačným osvetlením a predĺženie úseku tunela s konštantnými svetlo-technickými pomermi.

vyjadrenie navrhovateľa:

V úseku 2,500 – 3,500 km diaľnice D1 nie je možné posunúť trasu diaľnice severnejšie na základe výsledkov z podrobného inžinierskogeologického prieskumu, nakoľko by sa trasa diaľnice priblížila ku hranici pásma hygienickej ochrany prameňa Stará Hrboltová, čo by znamenalo zvýšenie nepriaznivého dopadu na podzemné vody s možným dopadom na zníženie výdatnosti prameňa. Odrážky 3 a 4

sú irelevantné, trasa na začiatku tunela pre variant 2 je navrhnutá v smerovom oblúku.

Pripomienka sa berie na vedomie. V záverečnej správe z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) sa konštatuje, že posunom trasy tunela severne od variantu V1 (variant V2) nedôjde k významnej zmene v geologickej stavbe masívu a očakávaných geotechnických podmienkach realizácie tunela.

- v km 8,00 a km 9,50 Diaľnice D1 je trasa vedená v zárezoch. Za účelom začlenenia trasy diaľnice do prostredia by bolo vhodné zrealizovať v zárezoch krátke hĺbené tunely dĺžky cca 150 – 170 m. Na realizáciu spätného zásypu by bol použitý vyťažený materiál z tunela.

vyjadrenie navrhovateľa:

V úseku 8,0000 a 9,500 km diaľnice D1 je technické riešenie všetkých posudzovaných variantov totožné s pôvodne posúdeným variantom z r. 1997 a vyhodnotením z r. 2010, a na základe Oznamenia o zmene navrhovanej činnosti nedochádza ku zmene stavebných objektov v danom úseku diaľnice. Za účelom začlenenia trasy diaľnice do prostredia a pre zachovanie migračného koridoru je v km 8,214 – 8,968 realizovaný most 213 nad D1 a v km 8,00 a km 9,50 diaľnice D1 nie je možné realizovať krátke tunely z vyťaženého materiálu z tunela, nakoľko vhodný materiál vyťažený z tunela bude maximálne využitý na stavbu násypových telies diaľnice D1 Hubová - Ivachnová.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Msč Ružomberok – Hrboltová, Potočná 6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová, Ing. Anna Šanobová, predseda výboru Msč (zo dňa 12.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55445)

a zhodné stanovisko

Občianske združenie ZDRAVÝ DOMOV, Príjazdová 6, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 11.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55440). Súčasťou listu je Petícia občanov Hrboltovej zo dňa 13.3.2016.

K predmetnej správe sa vyjadrili nasledovne:

žiadajú:

- **vo veci variantného riešenia** - doplniť rozsah hodnotenia o technické riešenie V3, s predĺžením tunela Čebrať o cca 500-600 m na km 1,5 diaľnice D1. Nehodnotením variantu V3 sa zmarí možnosť objektívneho posúdenia, najlepšieho riešenia vo vzťahu k životnému prostrediu. SoH by sa stala formálnym úkonom.

vyjadrenie navrhovateľa:

Rozhodnutie o posudzovaní a v rámci hodnotenia určenom dňa 16.1.2017 boli predmetom posudzovania určené varianty V0, VI a V2.

Variantné posudzovanie a podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti bolo určené na základe výsledkov z orientačného a podrobného inžinierskogeologického prieskumu a na základe úzkej spolupráce s poradnou organizáciou pre zástupcov Európskej komisie.

Návrh riešenia variantu V0, V1 a V2 vyplynul z náročných geologických a hydrogeologických pomerov variant pôvodne posúdeného a stavebným povolením povoleného variantu trasovania diaľnice D1, v predmetnom úseku stavby Dialnice D1 Hubová – Ivachnová (km 2,0 – 4,1). Realizácia pôvodne posúdeného variantu 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. Zároveň navrhovaná zmena technického riešenia pozitívne ovplyvní hlukovú záťaž v mestskej časti Ružomberka v Hrboltovej a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v obci.

Trasa variantu V2 oproti variantu V1 je posunutá severnejšie a zahŕňa asanáciu posledného rodinného domu č. 270/8 na ul. Záskanie. Odsun trasy na sever spĺňa požiadavku na väčšiu elimináciu hluku, nakoľko je zväčšená vzdialenosť diaľnice od jestvujúcej zástavby v Msč Hrboltová.

Juhozápadné svahy kóty Borček (713,6 m.n.m) sú situované v km 1,000 – 2,000 diaľnice D1 Hubová – Ivachnová a boli preskúmané množstvom prieskumných diel (J – 22 až J-85, (Fussganger, 2006), JD – 2 (Fussganger, 2007) ďalej vrtmi S3/203/3L, S3/203/5L, S3/203/3L, S3/203/5L, S3/204/2P, (Šamaj, 2010) a S-7 (Mihal' - Maňuš, 2001). (Fussgänger, 2006), S3/114/2, S3/230/2, S3/231/1, S3/231/2, S3/231/3, 12/PZ-1 a 12/INK-1 (Šamaj, 2010), S-6 a V-8, V-9, V – 10 (Mihal' - Maňuš, 2001). Počas aktuálnej etapy prieskumu boli realizované prieskumné vrty 230-01, 230- 02, 231-01 až 231-03, M-203-01 až M-203-08 , sondy dynamickej penetrácie DPS-203-01 až DPS-203-03A, DPS-230-01 až DPS-230-03, DPS- 231-01 až DPS-231-02A, DPS-203-01 až DPS-203-03A a DPS-204-01 až DPS-204-03). Okrem toho boli využité i povrchové geofyzikálne merania na profiloch GF-JTR a GF-STR, a priečny profil GF-2.

Na základe výsledkov z podrobného inžinierskogeologického prieskumu bola navrhnutá, podrobnejšie posúdená a vyhodnotená objektová skladba diaľnice v km diaľnice 1,000 – 1,500: diaľnica vedená na úrovni terénu, km diaľnice 1,550 – 1,750: most 203, km diaľnice 1,750 – 1,850: zárez, km diaľnice 1,850 – 2,000: most 204, km diaľnice 2,000: západný portál tunela Čebrať.

Na základe výsledkov z podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu a na základe podrobnejšieho hodnotenia vplyvu navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia, bol variant V2 vyhodnotený ako optimálny variant trasovania diaľnice D1 Hubová - Ivachnová.

Pripomienka sa neakceptuje, posunutie západného portálu do km 1,5 Nie je v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov.

Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuyik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

- vo veci dočasnej prístupovej cesty DP-4 - realizovať všetku staveniskovú dopravu mimo miestnych komunikácií, tieto nevyhovujú príslušným normám. Tiež inžinierske

siete sú nevyhovujúce. Vzniká aj reálne riziko poškodenia zdravia a majetku občanov.

vyjadrenie navrhovateľa:

- *pripomienka sa akceptuje, dočasná prístupová cesta DP – 4 nebude využívaná pre výstavbu diaľnice D1 Hubová - Ivachnová*
Pripomienka sa akceptuje. Podmienka je zaradená do časti VI. bod 3.

- *vo veci dočasnej prístupovej cesty - DP4 na ul. Záskanie – ukončenie prístupovej cesty DP -4 na ulici Záskanie bolo navrhnuté a riešené len po most 204-00.*
Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

- *vo veci dočasnej prístupovej cesty DP-2 – aby SoH tento dopravný bod napojenia neodporučila a navrhla ho aktuálne prepracovať. Napájací bod priamo porušuje rozsah hodnotenia, keďže SoH skonštatovala, že stavenisková doprava má byť vedená mimo miestnych komunikácií.*
vyjadrenie navrhovateľa:
Dočasné a trvalé prístupové komunikácie sú posúdené a vyhodnotené v kapitole B.I.5. Variant V2, v alternatíve s mostom 204-00 na pilieroch, predstavuje z hľadiska posúdenia vplyvov na zložky životného prostredia optimálny variant trasovania, nakoľko v rámci pôvodne posúdeného a stavebným povolením povoleného variantu diaľnice, variant V0, by sa ako prístupové cesty využívali komunikácie v Hrboltovej vo väčšom rozsahu, ako počas výstavby variantu V2. Pre variant V2 je navrhnuté v zmysle Rozsahu hodnotenia využívanie miestnych komunikácií mimo intravilán mestskej časti Hrboltová.
Pripomienka sa neakceptuje, komunikácia DP-2 nie je vedená cez intravilán obce, napája sa na komunikáciu SO 142-01, resp. depóniu DD-1. Je potrebná pre zabezpečenie prác na západnom portáli.

- *vo veci trvalých prístupových ciest TP-1 a TP-2 - aby trvalé prístupové komunikácie k portálu splňali požiadavky príslušných stavebných technických noriem, hlavne podmienky vyplývajúce z normy STN 736110.*
vyjadrenie navrhovateľa:
Trvalé prístupové cesty TP - 1 a TP - 2 predstavujú existujúce komunikácie, ktoré pre naplnenie normy STN 736110 budú upravené, a to ak budú slúžiť pre zabezpečenie trvalého prístupu záchranných zložiek mimo diaľnice D1 k západnému portálu tunela Čebrať. Úprava trvalej prístupovej cesty si vyžiada dodatočný trvalý záber nad rámec DSP o ploche cca 2 000 m². Celková dĺžka prístupovej cesty je 0,500000 km.
Pripomienka sa akceptuje, TP-1 a TP-2 budú využívané len pre prístup záchranných a prevádzkových zložiek.

- *vo veci depónií DD-2 – dopracovať v SoH vplyv manipulácie s rúbaninou a kalovými vodami z rúbaniny na okolitú prírodu a obyvateľstvo. Jedná sa o evidentný možný škodový dopad na životné prostredie. Taktiež je nevyhnutné predložiť stabilné posúdenie saturovaného stavu maximálnej deponie t.j. po intenzívnych dlhodobých zrážkach v tomto potvrdenom nestabilnom zosuvnom území nad obecnou zástavbou.*
vyjadrenie navrhovateľa:
Jedná sa o zariadenie staveniska (ZS) vrátane dočasnej depónie (DD-2) v km 2,000 D1 (vpravo) pre potreby výstavby tunela. Predmetné plochy budú zriadené v priestore pred hĺbeným úsekom tunela pri západnom portáli. Ich umiestnenie

v tejto polohe je nevyhnutné pre potreby realizácie tunela Čebrať zo západnej strany. Naviac ich poloha je zvolená aj vzhľadom na minimalizáciu záberov nad rámec DSP, nakoľko väčšia polovica zariadenia staveniska a dočasnej depónie je situovaná v priestore pôvodnej trasy D1. Posun depónie DD2 severnejšie v porovnaní s navrhovanou lokalitou by si vyžiadalo vybudovanie hlbokých zárezov, čo by sa sekundárne prejavilo v narušení stability horninového prostredia. Došlo by k novým nárokom na zábery pôdy, výrubu drevín a zásahov do biotopov. Materiál uskladnený na depónii bude využitý pre stavbu ostatnej povrchovej časti diaľnice.

Požiadavka bola v rámci SoH vyhodnotená a situovanie DD - 2 v zmysle V2 alt 2 nepredstavuje výrazný negatívny vplyv navrhovanej činnosti na zložky ŽP, z toho dôvodu sa požiadavka z časti hodnotí ako irelevantná. V rámci ďalšej projektovej dokumentácie sa vyžaduje monitoring depónie a kalových vôd z rúbaniny.

Pripomienka sa neakceptuje, nebol preukázaný významný negatívny vplyv, avšak riziko súvisiace s možnými haváriami je potrebné minimalizovať prevádzkovými opatreniami na stavbe.

- **vo veci spôsobu razenia tunela** – realizovať razenie tunela bez odstrelov – raziacim štítom (tzv. frézovaním), a to aj z dôvodov razenia tunela v nestabilnom horninovom prostredí, kde aktuálne hrozí zosúvanie územia a posúdiť preloženie portálu na úsek 1,5 km diaľnice D1. Razenie technológiou bez odstrelov môže byť technicky ukončené až po dosiahnutí stabilného pevného horninového masívu za šmykovými zónami.

vyjadrenie navrhovateľa:

V zmysle platného povolenia na trhacie práce sa bude ražba tunela realizovať novou rakúskou tunelovacou metódou. V SoH je vplyv ražby tunela na zložky ŽP vyhodnotený a nepredstavuje výrazne negatívny vplyv na zložky ŽP v prípade, že bude dodržaný technologický postup razenia, ktorý tvorí súčasť SoH.

Pripomienka sa neakceptuje. Spôsob razenia tunela bude predmetom nasledovných konaní.

- **vo veci zariadenie staveniska ZS pri portáli** – vyriešiť oplotenie priestoru zariadenie staveniska a portálu.

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

- **vo veci zakladania portálu - povrchové a zrážkové vody** – posúdiť a definovať recipienty odvádzajúce vodu zo staveniska, ich prietočnosť, aj schopnosť zvládnuť kalamitné situácie.

vyjadrenie navrhovateľa:

V zmysle výsledkov z IGHP je pre oblasť ŽP odporúčané:

- realizovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre širšiu oblasť portálu prípadne pre jeho alternatívne umiestnenie severnejšie;
- pred výstavbou samotnej stavebnej jamy portálu doplniť sieť monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody a okamžite začať kontinuálne monitorovanie;
- svah stavebnej jamy portálu dosiahne výšku cca 20 m, čo predstavuje potenciálne riziko destabilizácie svahu, ktorý už sám o sebe je považovaný za zosuvný. Stavebnú jamu z toho dôvodu odporúčame zabezpečiť kotvenou klincovanou alebo pilótovej stenou, pričom pilóty budú previazané v potrebných úrovniach kotvenými železobetónovými prahmi. V prípade, že nebude možné realizovať pilótovej stenu až do požadovanej hĺbky, je možné

- zvážiť zabezpečovanie svahu po úrovniach pomocou klincovania, kari sietí a torkrétového nástreku a kotvených prahov. Prípadné svahované časti stavebnej jamy je potrebné zabezpečiť stabilizačno-drenážnymi rebrami;*
- *alternatívne pre minimalizáciu zásahov do svahu je možné realizovať razenie úvodných metrov pod ochrannou klenbou tzv. korytnačky;*
 - *je potrebné doplniť monitorovaciu sieť pre sledovanie podpovrchových deformácií a vykonávať inklinometrické merania. Taktiež je potrebné sledovať hladinu podzemnej vody ešte počas prípravnej etapy, pred začiatkom samotnej výstavby a zistené výsledky operatívne vyhodnocovať a zohľadňovať počas realizácie, samozrejmosťou je priebežný monitoring stability svahu a hladiny podzemnej vody počas hĺbenia stavebnej jamy;*
 - *nad hornou hranou portálového zárezu je potrebné vytvoriť odvodňovací obvodový rigol na odvádzanie prívalových zrážkových vôd v kombinácii s podpovrchovou drenážou, prípadne tento rigol vytvoriť i na lavičke na okraji zvislej časti stavebnej jamy. Pre zabezpečenie hĺbkovej drenáže sa vybudujú horizontálne odvodňovacie vrty. Účinnosť drenážnych prvkov je potrebné priebežne overovať hydrogeologickým monitoringom v pozorovacích vrtoch. Odvod vody by mal byť riešený nezamrzavým systémom, aby nemohlo dôjsť k vzdutiu podzemnej vody za zárubným múrom počas zimy. Drenážny systém by mal byť opatrený revíznymi šachtami pre možnosť kontroly účinnosti systému;*
 - *po definitívnej úprave nesmú v teréne nad portálom zostať bezodtokové depresie.*
 - *vzhľadom na pomerne veľký výskyt zamokrenín aj sústredených výverov vôd v širšom okolí je potrebné upraviť odtokové pomery v bezprostrednom okolí portálovej jamy. Táto činnosť by mala byť koordinovaná s pracovníkmi ochrany prírody, nakoľko na vývery vôd sú naviazané cenné mokradňové biotopy. Je potrebné zvážiť i možnosť vytvorenia náhradného biotopu v bezprostrednom okolí portálu;*
 - *orientáciu horninových kotiev je potrebné spresniť počas postupného odkopávania portálovej steny po prehodnotení geologických pomerov geológom;*
 - *počas vrtania pilót (mikropilót) aj kotiev je potrebné sledovať režim vrtania, aby koreň kotvy resp. báza mikropilóty nebola osadená v tektonicky porušenej zóne charakteru zeminy;*
 - *zárezy v kvartérnych zeminách bude potrebné v definitívnej úprave opatriť vegetačnou vrstvou pre zamedzenie rozvoja erózie;*
 - *drenážne rebrá odporúčame na lícovej strane opatriť kamenným dláždením, aby sa zabránilo ich zanášaniu organickým materiálom.*
 - *tubus tunela odporúčame v portálovej oblasti presypať a v okolí vysadiť hlbokokoreniace stromy pre zlepšenie stabilných pomerov deluviálnych sutí;*
 - *minimalizovať plochy, na ktorých bude obnažený pôdny pokryv a minimalizovať odlesnenie;*
 - *úvodný úsek razeného tunela bude potrebné raziť pod ochranou mikropilótového dáždnika;*
 - *pre zakladanie objektov portálu je vzhľadom na hrúbku zosuvného delúvia potrebné využiť zeminy kvartérneho komplexu. Pre vybudovanie presypanej časti tunelového tubusu (hĺbený tunel) je potrebné realizovať plošný základový prah alebo prah na mikropilótach votknutých do predkvartérneho*

podložia alebo realizovaných ako plávajúce pilóty. Je potrebné dodržať minimálny časový odstup od vyhlbenia základovej jamy po betonáž prahov, aby sa zamedzilo rýchlej degradácii geotechnických parametrov zemín;

- v prípade dlhodobého obnaženia najmä tektonicky porušených bridličnatých mezozoických hornín hrozí rýchla degradácia ich geotechnických parametrov vplyvom zvetrávania, rozvoj plošnej a výmoľovej erózie;
- v styku s vodou a pri mechanickom namáhaní sú deluviálne suty citlivé na rozbredanie. Pri potrebe častých pojazdov stavebných mechanizmov je potrebné tieto zeminy chrániť vhodnou ochrannou vrstvou;
- pozemné objekty pri portáli je možné zakladať plošne na deluviálno-proluviálnych zeminách zosuvného delúvia. V prípade, že sa v základovej škáre vyskytne významnejšia vrstva organických zemín, je potrebné uvažovať i s čiastočnou výmenou nevhodného málo únosného materiálu za lepší štrkopiesčitý (základový vankúš alebo geosyntetická doska).
- v rámci ďalšieho stupňa PD požadujeme postupovať v zmysle aktuálne platnej legislatívy a požadujeme dodržať limitné hodnoty prietochnosti recipientov.

Pripomienka sa berie na vedomie, bude predmetom prieskumných a projekčných prác a je zohľadnená v časti VI. bod 3.

- **vo veci záberu pre prístupové komunikácie** - v SoH doplniť údaje o šírke prístupových komunikácií, o výhybne a vyhradené plochy, na ktorých môže byť odstavená a zaparkovaná stavebná technika. Je potrebné v SoH viditeľne vyznačiť všetky trvalé a dočasné zábery v celej trase D1 v Hrboltovej.

vyjadrenie navrhovateľa:

Požiadavka sa nevzťahuje ku hodnoteniu vplyvov navrhovanej činnosti a neposudzuje alternatívne riešenie trasovania D1 Hubová - Ivachnová, a preto sa vyhodnocuje ako irelevantná. Prístupové komunikácie budú riešené v rámci projektu staveniskovej dopravy, ktorý bude súčasťou DUR a DSP.

Pripomienka sa neakceptuje. Problematika prístupových ciest bude súčasťou ďalšieho stupňa PD s podmienkou vylúčenia dopravy v intraviláne sídla Hrboltová a v prípade potreby aj s výhybňami. Dočasné a trvalé zábery sú vyhodnotené tabuľkovo, pre potreby hodnotenia vplyvov a porovnania variantov je táto forma postačujúca.

- **vo veci protihlukových stien** – žiadame vybudovať súvislú protihlukovú galériu (tj. obojstrannú + stropnú protihlukovú stenu) v km 1,8-po portál. Táto galéria by mala byť vhodne zakomponovaná do okolitého prírodného prostredia ako zelená PHS.

vyjadrenie navrhovateľa:

Požiadavka sa vyhodnocuje ako irelevantná, nakoľko nie je podložená žiadnymi meraniami a predstavuje len domnienku.

Pripomienka sa berie na vedomie. V rámci aktualizácie hlukovej štúdie pre ďalší stupeň projektovej dokumentácie bude preverená účinnosť protihlukových opatrení v sídle Hrboltová, vrátane galérie, resp. zväžená možnosť zvýšenia ich účinnosti. Pripomienka je zohľadnená v časti VI. bod 3.

- **veci protihlukových opatrení počas výstavby** - aby v miestach predpokladaného zvýšeného hluku počas výstavby, pri obytných zónach (portál, piliere) boli vybudované dočasné protihlukové bariéry, a aby bola aj výpočtom preukázaná ich

funkčnosť, teda dostatočná protihlukovosť. Tiež žiadame, aby v týchto miestach bol obmedzený pracovný čas len na pracovné dni medzi 8.00 – 18.00 hod.

Pripomienka sa berie na vedomie. Z hľadiska ochrany verejného zdravia je vedenie staveniskovej dopravy po miestnych komunikáciách vysoko rušivé, obťažuje obytné územie hlukom, zvýšenou prašnosťou a otrasmi a zvyšuje riziká úrazov. Je preto potrebné pristúpiť k trasovaniu tejto dopravy cez obce iba v nevyhnutných prípadoch a po nevyhnutnú dobu (čas využívania je potrebné upresniť), pri zabezpečení opatrení na minimalizáciu vplyvov na obytné územia – čistenia a kropenia komunikácie, čistenia vozidiel, kontroly dodržiavania rýchlostí a vylúčení nočných prejazdov. Navrhujeme vylúčiť staveniskovú dopravu cez intravilány obcí v nočných hodinách a počas dní pokoja. Podmienka je zaradená do časti VI. bod 3.

- *vo veci nesúladu so záväznou časťou územného plánu mesta Ružomberok - aby SoH podrobnejšie vyhodnotila súčasné zaťaženie obyvateľov Hrboltovej, s dôrazom na TRS a zápachajúce látky z SCOV, a umiestnenie nového zdroja znečistenia tj. emisie z portálu diaľnice. SoH musí nutne posúdiť ich synergický vplyv na obyvateľov a prírodu, a to tiež v kontexte so záväznou dikciou ÚPM Mesta Ružomberok.*

vyjadrenie navrhovateľa:

V rámci vyhodnocovania vplyvov navrhovanej činnosti a posúdenia variantov V0, V1 a V2, predstavuje variant trasovania diaľnice V2 optimálny variant trasovania z hľadiska posúdenia vplyvu na emisie.

Oproti pôvodne posúdenému variantu, variantu V0, predstavuje variant V2 výrazne pozitívny vplyv, nakoľko variant je vzdialený od obce Hrboltová, a obec nebude negatívne ovplyvnená, nakoľko pri západnom portáli v Hrboltovej bude emitovaných 18 mikrogramov/m³, čo je výrazne pozitívny vplyv oproti pôvodne posúdenému variantu V0. Pripomienka sa vyhodnocuje ako irelevantná a zamietajú sa v plnom rozsahu.

Pripomienka sa berie na vedomie, súlad s územným plánom je predmetom územného konania. Ide o podmienku následných povoľovacích konaní a vyplýva zo stavebného zákona. Pre potreby vyhodnotenia vplyvu na ovzdušie je spracovaná rozptylová štúdia, ktorá potvrdila dodržanie príslušných limitov.

- *vo veci sledovania kvality ovzdušia – aby bola sledovaná kvalita ovzdušia počas výstavby, aj po skončení výstavby, automatickými monitorovacími stanicami. Umiestnenie monitorovacích staníc žiadame zakresliť do situácie v SoH.*

vyjadrenie navrhovateľa:

Kvalita ovzdušia bude sledovaná v zmysle platných TP a TKP. Situovanie automatických snímačov bude súčasťou projektu monitoringu kvality ovzdušia, ktorý tvorí súčasť monitoringu zložiek životného prostredia.

Pripomienka sa akceptuje. V zmysle rozptylovej štúdie nebolo prekročenie hygienických limitov identifikované a bude postačujúce merať znečistenie ovzdušia v zmysle monitoringu imisí, ktorý sa realizoval v rokoch 2009, 2014 a 2015, ten bude pokračovať počas výstavby a v prvom roku od uvedenia do prevádzky. Z výsledkov monitoringu je zrejmé, že zaťaženie okolia výstavby diaľnice je podlimitné, bližšie podrobnosti sú uvedené v exhalačnej štúdii, ktorá je prílohou správy o hodnotení.

- **vo veci náhradných prístupov do lokalít blokovaných výstavbou D1** - vyhodnotiť a zadefinovať dočasné bezpečné prístupy do uvedených lokalít, (jedná sa o stavbu, ktorá bude existujúce prístupy blokovať dlhé roky, čo je osobitne závažná skutočnosť).

vyjadrenie navrhovateľa:

V zmysle výsledkov zo SoH na základe posudzovania vyplynulo stanovisko o optimálnom variante trasovania diaľnice D1 Hubová – Ivachnová, vo variante V2, alternatíva s mostom SO 204 – 00 na pilieroch. Alternatíva bola vyhodnotená ako optimálna, nakoľko aj na základe jej realizácie nedochádza k blokovaniu prístupov do lokalít Kamenná dolina, Borček, Raven, nakoľko prístupy nebudú blokované uvažovanou výstavbou variantu V2 s alternatívou s mostným objektom SO 204 – 00, most presýpaný.

Pripomienka sa berie na vedomie a bude predmetom územného rozhodnutia, kde účastníci konania budú môcť uplatniť uvedenú požiadavku. Táto pripomienka nie je predmetom hodnotenia vplyvov na životné prostredie.

- **vo veci náhradných poľných ciest** – aby boli náhradné poľné cesty zapracované do situácie v SoH a boli posudzované z hľadiska vplyvov, z hľadiska geológie, ďalších záberov, aj majetkoprávneho vysporiadania.

Pripomienka sa berie na vedomie a bude predmetom ďalších povolovacích konaní, pripomienka je zohľadnená v časti VI. bod 3.

- **vo veci oddychového areálu „Pod Lipou“** – SoH neposúdila či areál „Pod Lipou“ nebude znehodnotený navrhovanou prístupovou cestou DP a nenavrhol opatrenia na zachovanie tejto kultúrnej pamiatky Hrboltovej, nerieši potrebné prístupové chodníky a zakreslenie do situácie a máp. Žiadame, aby bol areál zakreslený do situácie SoH, a aby boli vybudované adekvátne prístupy k nemu.

vyjadrenie navrhovateľa:

V zmysle výsledkov zo SoH na základe posudzovania vyplynulo stanovisko o optimálnom variante trasovania diaľnice D1 Hubová – Ivachnová, vo variante V2, alternatíva s mostom SO 204 – 00 na pilieroch. Alternatíva bola vyhodnotená ako optimálna, nakoľko aj na základe jej realizácie nedochádza ku blokovaniu prístupov do uvedenej lokality, nakoľko prístupy nebudú blokované uvažovanou výstavbou variantu V2 s alternatívou s mostným objektom SO 204 – 00, most presýpaný.

Pripomienka sa berie na vedomie. Areál „Pod Lipou“ sa nachádza v km 2,1 variantu č. V2, teda cca 100 m za západným portálom. Diaľnica pôjde v zemi pod uvedeným areálom, ten bude môcť byť využívaný tak, ako tomu je v súčasnosti. Podmienka zachovania a rešpektovania areálu „Pod Lipou“ je zohľadnená v časti VI. bod 3.

- **vo veci požiadavky viesť diaľnicu D1 viac ako 200 m od obytnej zóny** – aby v SoH boli uvádzané údaje, ktoré zodpovedajú skutočnosti a pokiaľ SoH konštatuje, že D1 je vzdialená od obytnej zóny 200 m, tak je potrebné, aby to takto bolo zakreslené v SoH a v projektovej dokumentácii stavby.

vyjadrenie navrhovateľa:

Na základe požiadavky verejnosti o situovanie západného portálu mimo obytnú oblasť Hrboltová, ktorá bola akceptovaná v plnom rozsahu sa požiadavka zamietá v plnom rozsahu, nakoľko odporúčaný variant V2, alternatíva s mostom SO 204 – 00, na pilieroch, napĺňa požiadavku verejnosti v plnom rozsahu.

Pripomienka nie je oprávnená, bola riešená v správe o hodnotení, varianty sú zakreslené a znázornené v mapách, vrátane M 1:5000. Odporúčaný variant č. V2 je vedený v najväčšej možnej vzdialenosti od sídiel.

- **vo veci riešenia sťažnosti počas stavby** – aby počas výstavby bola vytvorená funkcia zodpovedného pracovníka, ktorý bude občanom stále k dispozícii a bude mať kompetenciu evidovať možné aj reálne škody, postupovať každú sťažnosť občanov na definitívne rozhodnutie investorovi, vydávať písomné stanoviská ohľadne riešenia postupu sťažností konkrétnym občanom.

vyjadrenie navrhovateľa:

Počas výstavby projektu D1 Hubová – Ivachnová je Investorom stavby poverený zodpovedný hlavný inžinier stavby, ktorý je občanom stále k dispozícii a má kompetencie evidovať možné aj reálne škody, postupuje každú sťažnosť občanov na definitívne rozhodnutie investorovi a vydáva písomné stanoviská ohľadne riešenia postupu sťažností konkrétnym občanom.

Pripomienka je oprávnená a je zohľadnená v časti VI. bod 3.

- **vo veci dočasnej prístupovej cesty č. 801** - aby dočasná prístupová cesta 801-00 slúžila výhradne na to, na čo boli poskytnuté pozemky od obyvateľov, teda na rekultiváciu územia úseku 3,1-4,0 km.

vyjadrenie navrhovateľa:

Požiadavka na využitie prístupovej cesty č. 801 sa akceptuje v plnom rozsahu, a dočasná prístupová cesta 801 -00 bude slúžiť na rekultiváciu územia v km 3,1 – 4,0 diaľnice D1 Hubová – Ivachnová.

Pripomienka sa akceptuje.

- **vo veci rekultivačných prác v území 3,1 – 4,0 km D1** – presne určiť po náležitom posúdení najskorší termín dokončenia rekultivačných prác v úseku 3,1.- 4,0 km tak, aby súkromní majitelia okolitých pozemkov a Urbárske spoločenstvo Hrboltová neboli obmedzovaní vo svojich užívateľských právach.

vyjadrenie navrhovateľa:

Spôsob rekultivácie územia bude určený projektom rekultivačných prác, ktorý bude odsúhlasený Štátnou ochranou prírody. Požiadavka je irelevantná a zamieta sa v plnom rozsahu.

Pripomienka sa berie na vedomie, bude predmetom ďalších povolovacích procesov.

- **vo veci posúdenia variantu V3** - aby bol posúdený variant V3 s posunutým portálom na 1,5 km diaľnice, ktorý je považovaný verejnosťou za najvýhodnejší a je v súlade s potrebami mestskej časti Ružomberok - Hrboltová. Je nevyhnutné v rámci SoH vykonať jeho technické a environmentálne posúdenie.

Pripomienka sa neakceptuje, zdôvodnenie je uvedené na začiatku tohto stanoviska.

Rodina Sliachanová, Záskanie 270/8, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 12.12.2017, evidované pod číslom 54906). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *nesúhlasí so sanáciou rodinného domu, ale zároveň preferuje odporúčané riešenie vo variante V2 v alternatíve 1, ktoré si vyžiada sanáciu rod. domu.*

Pripomienka sa berie na vedomie. Trasa variantu V2 je posunutá v obci viac na sever oproti variantu V1. Zahŕňa aj asanáciu posledného domu č. 270/8.

konštatuje:

- *rodina Sliáčanová má za to, že kompenzačné opatrenia spojené so sanáciou rodinného domu sú vágne definované a v danej formulácii absolútne nedostačujúce, pretože neodzrkadľujú nemajetkovú ujmu (napr. citová trauma...), ktorú sanácia rodinného domu spôsobí.*
- *rodina Sliáčanová má za to, že kompenzačné opatrenia majú zahŕňať aj kompenzáciu za inú ako ekonomickú ujmu spojenú so sanáciou rod. domu (napr. kompenzáciu za dočasné náhradné ubytovanie, sťahovanie a pod).*

Pripomienka sa berie na vedomie. Špecifikácia kompenzačného opatrenia v konštatovanej pripomienke nie je predmetom posúdenia vplyvov na životné prostredie a bude predmetom majetkoprávneho vysporiadania

- *rodina Sliáčanová má za to, že presun materiálu a strojov po cestách vo vnútri obce Hrboltová má výrazný vplyv na životné prostredie a život obyvateľov obce Hrboltová. Náhradným variantom je stavba diaľnice po vlastnej osi. Tento vplyv by mal byť analyzovaný a byť súčasťou správy EIA, pre odborné rozhodnutie ďalšieho postupu pri stavbe diaľnice.*

Pripomienka sa akceptuje, na výstavbu diaľnice D1 Hubová – Ivachnová bude využívaná prístupová komunikácia vedená mimo intravilán MČ Hrboltová. Podmienka je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

Miroslav Janecký, Na prúty 20, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55458). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje, na výstavbu diaľnice bude využívaná prístupová komunikácia vedená mimo intravilán MČ Hrboltová. Podmienka je zaradená do časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček - do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Juraj Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55457). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček- do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Pavol Juríček, Ostrá 271/12, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55454). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček- do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Mária Jurštáková, Mlynská 258/4, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55451). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček- do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Ing. Zuzana Hatalová, Sadová 196/28, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55460). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček- do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

JUDr. Martina Lopatková, Ján Lopatka, Potočná 84/53, 034 52 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 12.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55467). K predmetnej správe sa vyjadrujú nasledovne:

nesúhlasia:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiadajú:

- *aby navrhovateľ určil nové príjazdové cesty nákladných vozidiel a ťažkých mechanizmov počas stavby diaľnice tak, aby neboli využívané komunikácie vedúce cez mestskú časť, aby prístupové cesty boli vedené mimo intravilánu obce, a aby obyvatelia neboli ovplyvňovaní a ohrozovaní výstavbou.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

Jaroslav Hatala, Potočná 97/79, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55474)K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček - do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Mária Fričová, Potočná 89/63, 034 01 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 12.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55466). K predmetnej správe sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby cestné komunikácie vedené dotknutou obcou boli využívané ako prístupové komunikácie k stavbe diaľnice. Cesty sú úzke, popri nich sú blízko naše domy a dôjde k ich zničeniu alebo poškodeniu, mohlo by dôjsť k úrazu detí.*

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *presunúť západný portál tunela Čebrať do lokality za Borček- do extravilánu obce Hrboltová.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Navyiac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Ing. Ján Vavrík, Záskalie 269/7, 034 01 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 12.12.2017, doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56131). K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- *aby bol v danej lokalite vybudovaný portál tunela Čebrať, pre nestabilné podložie a zvýšený výskyt podzemných vôd, ktorých miesta vyvieraní boli ovplyvnené už počas úprav terénu stavebnými strojmi v roku 2010.*

Pripomienka sa neakceptuje. Na základe inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu je navrhnuté nové optimálne riešenie a to je variant V2, ten rieši problémy s aktivovanými zosuvmi vo variatne V0.

- *s využívaním existujúcich komunikácií v obci Hrboltová*

Pripomienka sa akceptuje. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *aby tunel Čebrať bol predĺžený a portál presunutý do extravilánu- za Borček*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Mária Danková, Záskanie 5/267, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56134). K predmetnej správe sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí:

- *s navrhnutými prístupovými cestami k telesu diaľnice vo variantoch V1 a V2 z dôvodov ich blízkosti jej nehnuteľnosti a šírky prístupovej cesty 3 m.*

Pripomienka sa akceptuje. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *aby tunel Čebrať bol predĺžený a portál presunutý do extravilánu - za Borček.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Marián Svrček, Záskanie 265/1, 034 05 Ružomberok - Hrboltová, (doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56087). K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- *s navrhnutými prístupovými cestami k telesu diaľnice vo variantoch V1 a V2 z dôvodov ich blízkosti jeho nehnuteľnosti.*

Pripomienka sa akceptuje. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

žiada:

- *aby tunel Čebrať bol predĺžený a portál presunutý do extravilánu - za Borček.*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

oznamuje:

- že spoločnosť OHL hrubým spôsobom porušuje príkaz primátora mesta Ružomberok p. Čombora, ktorý zakázal používať konečnú autobusovú zástavku na ulici Mlynská za účelom prepravy materiálu na diaľnici. Tento stav trvá už 18 mesiacov.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš, (zo dňa 13.12.2017, doručené 19.12.2017, evidované pod číslom 56260). K predmetnej správe sa vyjadril nasledovne:

konštatuje vo veci záverov hlukovej štúdie správy:

- nie je možné objektivizovať hluk priamym meraním, spracovateľ správy o hodnotení pracoval len so starou hlukovou záťažou a na základe akustickej štúdie s novou hlukovou záťažou od prevádzky diaľnice po realizácii zámeru navrhovateľa NDS a.s.

žiada:

- ako účastník konania požaduje odborné stanoviská (vrátane posúdenia s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z.z.) k prílohe správy o hodnotení – hluková štúdia a k samotnej správe o hodnotení v časti pojednávajúcej o hluku a vibráciách nasledovné orgány štátnej správy SR:
 - Ministerstvo dopravy SR, odd. oblastného hygienika Žilina,
 - Národného referenčného centra pre hluk a vibrácie v Poprade,
 - ÚVZ SR – Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky.
- odborné stanoviská zahrnúť do podkladov rozhodnutia.

Pripomienka sa berie na vedomie. Dotknuté organizácie boli oslovené vo veci hlukovej záťaže a ich stanoviská sú k dispozícii. Ich pripomienky sú zaradené do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností a budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

žiada:

- ako účastník konania vyjadrovať sa k jednotlivým stanoviskám vyššie uvedených orgánov.

Pripomienka sa akceptuje.

Jozef Král, Anna Králová, Záskanie 268/6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 10.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55476). K predmetnej správe sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia:

- s využívaním ulice Záskanie pri výstavbe diaľnice D1, čo môže spôsobovať strhnutie cesty s plotom do potoka.

Pripomienka sa akceptuje. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

nesúhlasia a žiadajú:

- s trasovaním diaľnice vo vzdialenosti cca 70 m od domu
- o preloženie portálu tunela za Borček.

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

Občianske združenie RADIČINA, Príjazdová 6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová, (zo dňa 12.12.2017, doručené 18.12.2017, evidované pod číslom 56079). K predmetnej správe sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- *s navrhovanou zmenou týkajúcou sa zmeny trasy D1, budovania západného portálu tunela Čebrať variant trasy V2.*

Pripomienka sa berie na vedomie.

nesúhlasí:

- *s trvalým ani čiastočným využívaním miestnych komunikácií v Msč Ružomberok - Hrboltová.*

Pripomienka sa akceptuje. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

Petícia k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre stavbu /ďalej len SoH/ „Diaľnica Hubová - Ivachnova,, , ktorá bola zverejnená 14.11.2017 v Ružomberku,
petičný výbor v zložení:

Mária Fričová, ul. Potočná 89/63, 034 01 Ružomberok - Hrboltová osoba poverená na zastupovanie v styku s orgánmi vybavujúcimi petíciu, Jaroslav Hatala, ul. Potočná 97/79, 034 01 Ružomberok-Hrboltová a Ing. Ján Potoma, ul. Mlynská 262/12, 034 01 Ružomberok - Hrboltová. Počet osôb podporili petíciu: 327.

Vyjadrujú plnú podporu Výboru Msč Hrboltová vo veci pripomienok k predmetnej SoH a

žiadajú:

- *Riešiť všetky dočasné a trvalé prístupové komunikácie k stavbe D1 mimo miestnych komunikácií Msč Hrboltová*

Pripomienka sa akceptuje. Na výstavbu diaľnice D1 Hubová – Ivachnová bude využívaná prístupová komunikácia vedená mimo intravilán Msč. Hrboltová. Podmienka nevyužívania intravilánu v Msč Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia.

- *Doplniť SoH o variantu trasy V3*

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnenie západného portálu tunela do lokality za Borček nebolo v zmysle Rozsahu hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Naviac zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017) vyplýva, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“.

- Realizovať variantu V 3

Pripomienka sa neakceptuje. Variant V3 nebol predmetom posudzovania, nakoľko na základe výsledkov inžinierskegeologického prieskumu boli pre ďalšie posudzovanie určené varianty V0, V1 a V2.

Petícia občanov MsČ Ružomberok - Hrboltová, petičný výbor v zložení Renáta Sliachanová, Mária Fričová, Ján Potoma, zo dňa 13.3. 2016. Počet osôb, ktoré podporili petíciu 463 osôb. Priložená ako príloha listu Občianskeho združenia Nový domov zo dňa 11.12.2017, doručené 14.12.2017, evidované pod číslom 55440.

petícia žiada:

- *dodržať minimálnu odstupovú vzdialenosť 200 m medzi telesom diaľnice a obytnými domami na ul. Záskalie a zároveň vybudovať prístupové a obslužné trasy po telese a pozdĺž telesa diaľnice zo západnej strany mimo obytných častí obce.*

Pripomienka sa berie na vedomie. Podmienka nevyužívania intravilánu v MsČ Hrboltová počas výstavby (komunikácia D-4, a TP – 2 – len pre záchranné zložky) je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia. Odporúčaná variant V2 je trasovaný v maximálne možnej vzdialenosti od zástavby.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona (kto a kedy vypracoval odborný posudok a jeho závery).

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona, na základe určenia MŽP SR (list č. 3356/2017-1.7/ml zo dňa 8.12.2017) vypracovala spoločnosť EKOJET, s.r.o., Tehelná 19, 831 03 Bratislava, ako odborne spôsobilá právnická osoba podľa § 61 zákona, číslo osvedčenia MŽP SR 7/98 – OPV – PO, zapísanú do zoznamu odborne spôsobilých osôb dňa 14.12.1998.

Spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti vyhodnotil v odbornom posudku k navrhovanej činnosti najmä úplnosť správy o hodnotení činnosti, resp. zámeru a stanoviská k nemu, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

V odbornom posudku k navrhovanej činnosti uvedené návrhy opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti sú premietnuté do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

V odbornom posudku k navrhovanej činnosti spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti **odporúča súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante V2**, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností odborného posudku k navrhovanej činnosti.

MŽP SR listom č. 1627/2018-1.7/ml zo dňa 29.01.2018 upovedomilo účastníkov konania, dotknuté obce a orgány o možnosti vyjadriť sa pred vydaním rozhodnutia k podkladom i k spôsobu ich zistenia a prípadne navrhnúť ich doplnenie. Pred vydaním

rozhodnutia boli na MŽP SR doručené dve žiadosti od účastníkov konania o nahliadnutie do spisu. MŽP SR žiadostiam vyhovel, a umožnilo nazretie do spisu. O priebehu nazeraní do spisu bola spísaná zápisnica.

IV. Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie hodnoteného územia podľa súčasného poznania a možných jestvujúcich riešení, oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť a stanovísk k nemu, z doplňujúcich informácií, verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné vplyvy:

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie

Navrhovaná činnosť spolu s realizáciou navrhovaných opatrení nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva. Zo všetkých faktorov životného prostredia boli vytipované dva hlavné faktory, ktoré môžu ovplyvňovať zdravie a pohodu obyvateľstva. Je to znečisťovanie ovzdušia a hlukové zaťaženie obytného prostredia.

Počas výstavby, ktorá by mala trvať cca 4 roky (03/2018 – 06/2022), sa predpokladá ako dominantný vplyv hluku z technológie a staveniskovej dopravy. Ďalším faktorom bude zhoršenie kvality ovzdušia v okolí stavby a pozdĺž staveniskovej dopravy. Z hľadiska ochrany verejného zdravia je vedenie staveniskovej dopravy po miestnych komunikáciách vysoko rušivé, obťažuje obytné územie hlukom, zvýšenou prašnosťou a otrasmami a zvyšuje riziká úrazov. Je preto potrebné pristúpiť k trasovaniu tejto dopravy cez obce iba v nevyhnutných prípadoch a po nevyhnutnú dobu. Tieto vplyvy je možné považovať pre obyvateľstvo za obťažujúce, avšak časovo obmedzené. Doba pôsobenia týchto faktorov môže byť reálne kratšia, nakoľko jednotlivé úseky nebudú budované po celé 4 roky. Je potrebné ju upresniť v stavebnom konaní a na jej základe dohodnúť s jednotlivými obcami podmienky. Využívanie miestnych komunikácií pre staveniskovú dopravu sa v mestskej časti Ružomberok – Hrboltová minimalizovalo na maximálne možnú mieru. Počas výstavby sa vylúčilo trasovanie staveniskovej dopravy v intraviláne Msč Hrboltová (cesta DP-4), čo sa pozitívne prejaví na kvalite prostredia v intraviláne Msč. Táto podmienka je uvedená aj v časti nápravné opatrenia, spolu s ďalšími podmienkami na elimináciu nepriaznivých vplyvov, ktoré bude potrebné rešpektovať počas následných povolovacích konaní.

Počas prevádzky budú vplyvom vystavení obyvatelia okolitých obcí, najmä žijúci v blízkosti budúceho diaľničného telesa a obidvoch ústí tunela. Ide o 8 obcí (Ružomberok, najmä Msč Hrboltová, Likavka, Martinček, Švošov, Hubová, Lisková, Ivachnová, Liptovský Michal).

Vplyv **chemických faktorov** bol zhodnotený imisnou štúdiou. Imisná štúdia vytipovala dominantné znečisťujúce látky z dopravy – oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, jemné prachové častice PM₁₀ a benzén. Tieto znečisťujúce látky sa štandardne spracovávajú do hodnotenia rizík z dopravných stavieb. Štúdia na základe výsledkov objektívnych meraní znečistenia ovzdušia na okraji obcí Ivachnová a Lisková, ktoré nepreukázali prekročovanie limitov týchto znečisťujúcich látok z dopravy po D1, modelovala budúce

znečistenie z navrhovaného úseku D1. Výsledky nepreukázali prekročovanie limitov NO₂ a PM₁₀ na okraji obytnej zástavby dotknutých obcí a mestských častí Hrboltová, Likavka, Lisková a Ivachnová v žiadnom z posudzovaných variantov. Vplyv na zdravie bol zhodnotený výpočtom sumárneho koeficientu nebezpečnosti HQ, na základe podkladov z imisnej štúdie. Výsledný koeficient preukázal, že nie je predpoklad zdravotného rizika pri celoživotnej expozícii znečisťujúcich látok z ovzdušia pre obyvateľov v okolí posudzovaného diaľničného úseku. Navyše sa výpočet vykonal z maximálnych koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší, ktoré sa budú vyskytovať iba v prípadoch zhoršenia rozptylových podmienok. Pri výpočtoch z priemerných ročných koncentrácií, ktoré sú pre hodnotenie vplyvov na zdravie relevantné, by výsledné koeficienty boli ešte rádovo nižšie.

Benzén, ktorý je zo všetkých emitovaných látok dokázaný ľudský karcinogén, vyhodnotila ako stopové koncentrácie pod 0,2 µg/m³, výpočtom na základe výsledkov merania tejto látky na stanici SHMÚ Ružomberok. Hodnotenie zdravotných rizík z karcinogénneho benzénu preukázalo, že pri predpokladanej koncentrácii menej ako 0,2 µg/m³ a limitnej/prípustnej koncentrácii 5 µg/m³ pôjde o zanedbateľnú expozíciu s rizikom ochorenia na leukémiu 1/1 milión obyvateľov. Za akceptabilné riziko sa v európskych krajinách považuje hodnota 1x10⁻⁵ až 5x10⁻⁵, t.j. 1-5/100 000 obyvateľov. Negatívny vplyv znečisteného ovzdušia z prevádzky posudzovaného úseku D1 na zdravie obyvateľov sa nepreukázal.

Z hľadiska imisnej situácie v obytných zónach sa javia ako výhodnejšie varianty V1 a V2 z dôvodu dlhšej trasy tunela a priaznivejšej polohy portálov.

Z pohľadu vplyvu **hluku** môžeme na základe hlukovej štúdie konštatovať, že obytné územia v okolí posudzovaného úseku D1 pri realizácii protihlukových opatrení (protihlukové steny) nebudú vystavené nadmernému hluku podľa vyhlášky MR SR č. 549/2007 Z.z. v žiadnej dobe (deň, večer, noc). Naopak v niektorých úsekoch dôjde v obytnej zástavbe k poklesu hladín hluku z cesty I/18, ktorá je v súčasnosti v danej lokalite dominantným zdrojom hluku. Problematickým úsekom zostane ochrana 25 rodinných domov pri ceste I/18 v Ivachnovej a 35 rodinných domov v Likavke pri komunikácii I/59, ktorá je pravdepodobne reálna iba opatreniami na fasádach dotknutých objektov. Pre tieto objekty bude potrebné prijať aj sekundárne opatrenia na fasáde objektov a v skúšobnej prevádzke bude nevyhnutné vykonať merania hluku a účinnosť navrhovaných opatrení.

Z hľadiska ochrany obytnej zástavby pred hlukom z prevádzky sledovaného úseku sa javí ako výhodnejšie varianty V1 a V2, nakoľko sú vzdialenejšie od MČ Hrboltová a potrebná dĺžka protihlukových stien bude oproti variantu V0 kratšia (úsek 1,007 – 6,069 km: V0 = 1280 m, V1 = 290 m a V2 = 160 m).

Počas výstavby nie je možné vylúčiť občasné prekročovanie prípustných hladín hluku, avšak pôjde o relatívne krátkodobé ataky rušivého charakteru. Ich zmiernenie bude možné v rámci Plánu organizácie výstavby, s dôrazom na minimalizáciu rušivých činností počas nočnej doby.

Vibrácie pri výstavbe a prevádzke diaľnice predstavujú možnosť negatívnych vplyvov na okolité objekty, nepôjde však o ohrozovanie zdravia obyvateľov. Môžu byť rušivé a ovplyvňovať pohodu bývania.

Svetlotechnický posudok preukázal neprípustné zhoršenie **preslnenia i denného osvetlenia** v niekoľkých objektoch v lokalite Záskanie v Msč Hrboltová, kde bude diaľnica vedená po mostnom objekte nad údolím. Ide najmä o objekt Záskanie č.8, ktorý

je navrhnutý na asanáciu. V iných miestach pozdĺž trasy posudzovaného úseku D1 nie je predpoklad neprípustného zníženia preslnenia alebo denného osvetlenia okolitých obytných objektov alebo objektov s dlhodobým pobytom osôb.

Správa o hodnotení sa nezaoberala vplyvom **nadmerného osvetľovania** okolia staveniska, táto problematika však spadá do fáze stavebného povolenia na konkrétny variant diaľnice.

Vplyv na verejné zdravie

Vplyv na verejné zdravie bol spracovaný formou posudku odborne spôsobilou osobou. Posudok vychádzal z podkladov imisnej a hlukovej štúdie a svetlotechnického posudku. V žiadnom z variantov nebola preukázaná možnosť negatívneho ovplyvnenia zdravotného stavu dotknutej populácie v okolí výstavby i po jej realizácii. Podmienkou je zabezpečenie ochranných opatrení – výstavba protihlukových stien a vytipovanie organizačných opatrení počas výstavby na minimalizáciu rušivých vplyvov na obytné prostredie.

Zdravotné riziká

Ako hlavné faktory možného vplyvu na zdravie boli vytipované znečistenie ovzdušia, hluk a osvetlenie. Na zníženie prípadných rušivých vplyvov počas prevádzky boli navrhnuté opatrenia, ktoré by mali byť realizované súbežne s výstavbou posudzovaného diaľničného úseku.

Negatívne vplyvy počas výstavby budú minimalizované opatreniami v Pláne organizácie výstavby a v stavebnom konaní.

Psychologické vplyvy

Ide o rozsiahlu a relatívne dlhodobú stavebnú činnosť, ktorá môže narušovať pohodu a kvalitu života v dotknutých obciach. Výsledná stavba čiastočne zmení ráz krajiny a najmä v počiatočnej fáze môže negatívne ovplyvňovať jej vnímanie starousedlíkmi. Ako pozitívny faktor však bude zníženie hlukovej záťaže poklesom dopravného prúdu priamo v obciach a z toho vyplývajúce zníženie hlučnosti a prašnosti a zvýšenie bezpečnosti v obytných zónach.

Vplyvy na sociálne a ekonomické súvislosti

Navrhovaná činnosť bude mať spoločenský a verejnoprospešný význam. Podporí rozvoj dopravnej infraštruktúry na európskej, národnej a regionálnej úrovni, podporí skrátenie dopravných časov na cestnej sieti, najmä ciest I. triedy, pre cestujúcich a logistiku tovarov. Realizácia navrhovanej činnosti zvýši komfort jazdy a kultúru cestovania, môžeme konštatovať, že vplyv navrhovanej činnosti na sociálne a ekonomické súvislosti bude pozitívny.

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

Najvýznamnejšími vplyvmi na horninové prostredie v trase diaľnice budú také stavebné zásahy, kedy dôjde k vyvolaniu, prípadne k reaktivizácii geodynamických javov.

V trase diaľnice sa v hodnotenom území z geodynamických javov uplatňujú najmä svahové pohyby, erózia a zvetrávanie a nie je možné vylúčiť ani neotektonické pohyby spojené so seizmicitou. Neočakáva sa výskyt krasovatenia, pretože výkopy v trase D1 a tunel Čebrať sa budú realizovať prevažne v súvrství slieňovcov.

V cca km 1,0-6,0 trasa diaľnice prechádza územím, kde geologická stavba a erózia Váhu umožnili vznik svahových deformácií extrémnych rozmerov. Pevnejšie dolomity a vápence tu ležia na „mäkších“ slieňovcoch. Plastický charakter slieňovcov umožnil gravitačný pohyb blokov dolomitov a vápencov po svahu. Takto mohli „odcestovať“ pomerne veľké bloky hornín (hrúbka cez 50 m) po svahu na vzdialenosť aj 500 m. Vzniklo tak rozsiahle zosuvné územie, ktorého vrcholové časti siahajú až 1500 m od samotnej trasy diaľnice.

Z uvedeného výskytu rozsiahlych a hlbokých zosuvov a s tým spojených geotechnických problémov trasu diaľnice D1 v úseku 1,000 – 6,000 kilometra diaľnice je možno považovať za najťažší a najkomplikovanejší úsek zo všetkých trás diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku.

Vedenie trasy variantu V0 – povrchový variant

Jednoznačne riziková je výstavba tohto variantu v km 2,0-4,0, kedy takmer 100% trasy prechádza cez spomínané zosuvné územia. Navyše až na základe geotechnického monitoringu počas výstavby bolo zistené, že mnohé časti zosuvov sú aktívne ešte pred ľubovoľným stavebným zásahom. Počas výstavby bola monitoringom hlbších vrstov zistená poloha oslabených zón v hĺbke až 42,0m.

Najkritickejším územím je zárez v km 2,3-2,8, kde by sanácia jeho svahov predstavovala opatrenia na hranici súčasných technických možností, pretože ide o zárez hlboký cca 20m, ktorým sa bude podrezávať v súčasnosti aktívny zosuv. Realizáciou sanačných opatrení by zároveň došlo k zníženiu hladín podzemných vôd až o 40m. V prípade neúčinnosti sanačných opatrení by po vybudovaní zárezu mohlo dôjsť k aktivizácii širšieho územia v okolí diaľnice, čo by mohlo viesť až k ohrozeniu objektov nachádzajúcich sa priamo pod čelom v zosuvu v obci Hrboltová.

Druhým extrémne rizikovým úsekom je vedenie trasy v km 3,56-3,95, kde trasa D1 prechádza mohutnou zosunutou kryhou (blokom) vápencov o rozmeroch 400x700 m, ktorá bola presunutá po svahu cca 500 m a bazálna šmyková plocha sa odhaduje v hĺbke 25-30 m p.t. O citlivosti horninového prostredia v tejto oblasti na stavebné práce svedčí, že už pri menších výkopoch pri prípravných prácach došlo k pohybu vo svahu. V prípade, že sanačné opatrenia by neboli dostatočné, hrozila by havária časti mostného objektu 207-00 počas výstavby, prípadne aj po výstavbe. Ďalej by mohlo dôjsť k poškodeniu prízjazdovej cesty k portálu tunela a ku kolapsu elektrických stožiarov (prerušenie zásobovania el. prúdom tunela).

Veľkým rizikom v km 2,0-4,0 bude udržateľnosť účinnosti vykonaných sanačných prác počas prevádzky diaľnice.

Vedenie trasy variantu V1 a V2 – tunelový variant

Na porovnanie variantov V1 a V2 s variantom V0 berieme do úvahy iba cca km 2,0-4,0, pretože v ostatných častiach posudzovaných variantov trás sú vplyvy na horninové prostredie približne totožné.

Keďže trasy V1 a V2 sú vedené tunelom, hlavné riziko tu predstavuje zásah stavbou do horninového prostredia a reakcia podzemného diela na zmeny v horninovom masíve.

Riziká výstavby tunela sú :

- Západný portál a prvých 300 m bude v priamom dotyku so zosuvnými masami – náročné zabezpečenie čelby tunela a možná aktivizácia zosuvov nad tunelom pri uvoľnení napätí, prípadne pri rýchlom odvodnení masívu,
- zvyšný úsek – silné porušenie a tlačivosť masívu pri prechode tektonickými poruchami, neočakávané vysoké zvodnenie masívu – v prípade narazenia priepustnejších hornín, prípadne z priebežnej tektoniky z vápencovo dolomitického masívu v nadloží.

Optimistické vyhliadky pre razenie tunela dávajú okrem výsledkov inžinierskogeologického prieskumu (CADECO, 2017) aj skúsenosti s razením tunela „Čebrať“ z východnej strany (cca 150 m), kedy skutočné podmienky razenia boli lepšie ako tie predpokladané z prieskumu.

Vplyv na horninové prostredie pri realizácii variantov V1 a V2 považujeme za porovnateľný.

Pre zabezpečenie ochrany podzemnej vody pred vplyvom razby tunela je súčasťou Správy o hodnotení príloha č. 9. Technologický postup prác pre ochranu vodných zdrojov počas razenia tunela. Požiadavky na technologický postup razenia tunela určuje Predpis č. 21/1989 Zb., Vyhláška Slovenského banského úradu o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a bezpečnosti prevádzky pri banskej činnosti a činnosti vykonávanej banským spôsobom v podzemí.

Na základe vyššie uvedených kritérií sa požadujú realizovať opatrenia na ochranu vodných zdrojov nasledovne:

- Overenie predpokladaných hydrogeologických pomerov s reálne zistenými každých 10 m v každej tunelovej rúre na základe geologickej dokumentácie čelieb.
- V prípade, že bude zistený sústredený prítok podzemnej vody, je potrebné overiť jeho výdatnosť a zmerať základné fyzikálne parametre.
- V trase tunela boli vyčlenené úseky, ktoré sú viac rizikové z pohľadu možného ovplyvnenia vodných zdrojov: km 2,000 – 2,500, km 2,800 – 2,850, km 2,950 – 3,050, km 3,600 – 4,600 a km 5,100 – 5,200. V uvedených úsekoch bude potrebné obzvlášť detailné sledovanie prítokov podzemnej vody a po identifikácii každý jednotlivý sústredený výver alebo výrazne zamokrenú puklinovú zónu cielene utesniť injektážou.
- V ostatných úsekoch tunela je potrebné túto metódu aplikovať len v prípade, že geologický dozor počas razenia identifikuje významný sústredený prítok podzemnej vody a zároveň aj náhle zmeny v hydrogeologickom režime oblasti – tj. náhle poklesy výdatností vodných zdrojov, náhle zníženie prietokov na povrchových tokoch, náhle zníženia hladín podzemnej vody vo vrtoch;
- pokiaľ bude sumárny prítok zo sústredených i rozptýlených výverov v kritických úsekoch tunela väčší ako 2 l/min/10m tunela (je potrebné ho cielene sledovať na mernom prepade na odtoku z odkaľovacej nádrže), tj. stupeň zvodnenia masívu H2 v zmysle hodnotenia RMR, je potrebné realizovať systematické utesňovacie opatrenia, tj. prstencovitú chemickú injektáž po obvode tunela v danom zvodnenom úseku. Cieľom je udržať sumárny odtok podzemnej vody v kritických úsekoch tunela na úrovni cca 10 – 20% z namodelovaného množstva.
- pri každom kumulatívnom zvýšení prítoku do banského diela o viac ako 1 l/min/10m tunela je potrebné urýchlene zanalyzovať tendenciu výdatnosti vodných zdrojov a tendenciu úrovne a tlakov podzemnej vody v pozorovacích vrtoch v trase tunela, aby sa overilo, či dochádza, alebo nedochádza k ovplyvneniu vodných zdrojov.

Z uvedeného vyplýva, že tunelové varianty trasy (V1 a V2) predstavujú oveľa menší zásah do horninového prostredia, a to z hľadiska narušenia jeho stability, ale aj ovplyvnenia podzemných vôd.

Dôležitým kritériom na posúdenie variantného riešenia vedenia trasy D1 Hubová - Ivachnová v km 2,0-4,0 musí byť však aj riziko vplyvu stavby na horninové prostredie, nielen počas výstavby, ale aj počas jej prevádzky. Z uvedeného hľadiska je jednoznačne rizikovejšia výstavba variantu V0 (pôvodná trasa). Treba pripomenúť, že vo variante V0 ide o permanentné riziko – trvajúce aj počas prevádzky.

V rámci pripomienkovania správy o hodnotení sa spomína realizácia tzv. Variantu V3, ide najmä o stanoviská občanov a združení z mestskej časti Ružomberka - Msč

Hrboltová. K tomuto bodu konštatujeme, že pri hodnotení variantu V3 (ten nebol navrhnutý v rámci rozsahu hodnotenia, pozri vyhodnotenie stanovísk) je možné vychádzať zo záverečnej správy z inžinierskogeologického prieskumu pre variant V2 (Kuvik, 2017), kde sa uvádza, že „podmienky pre vybudovanie nového portálu tunela Čebrať pre variant V2 sú v porovnaní s inými navrhovanými polohami portálu (posunutými ešte viac na západ) vhodnejšie“. Treba pripomenúť, že západný portál variantu V3 a úvodná časť tunela by boli razené nie v horninách, ale v zeminách (celková hrúbka až cez 35m) na vrchu so zosuvmi, čo predstavuje extrémny technický a stabilitný problém. Taktiež by tunel bol pravdepodobne vedený nie hlboko pod dnom Kamenného potoka, čo by v tom prípade mohlo viesť k prieniku vody z potoka do tunela. Teda variant V3 s portálom v km 1,5 a aj s variantom situovania západného portálu v km 1,0 boli hodnotené z hľadiska vplyvov na horninové prostredie ešte pred samotným posudzovaním vplyvov. Tieto varianty vychádzali ako veľmi rizikové z technického, ekonomického a stabilitného hľadiska, a preto sa nenavrhl do ďalšieho posudzovania hodnotenia vplyvov (Kuvik, 2017).

Vplyv na klimatické pomery

Výstavba a prevádzka líniovej stavby diaľnice D1 Hubová - Ivachnová má vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd a zmenou celkovej mikroklimy v koridore líniovej stavby.

Pôjde najmä o lokálne vplyvy, ktoré nepredstavujú regionálne riziko. Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti budú predstavovať: odstránenie vegetačného krytu, vybudovanie spevnených plôch, rozsiahle zemné práce, odvodnenie telesa diaľnice. Pre elimináciu rizika na zmenu klímy bude potrebné prijať najmä adaptačné opatrenia, ide o možnosti prispôsobenia projektu voči klimatickým zmenám.

Vláda SR uznesením č. 148 z 26. marca 2014 schválila „Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“, ktorá definuje pre jednotlivé sektory adaptačné opatrenia.

Pre oblasť cestnej dopravy sú to: úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia, efektívnejšie riadenie dopravy, zlepšenie povrchových a podpovrchových drenážnych systémov, optimalizovať návrhy vozoviek z hľadiska vplyvu zmeny klímy.

Uvedené opatrenia bude potrebné zvážiť v etape ďalšej prípravy stavby a následnej prevádzke.

Samotná výstavba a technické riešenie diaľnice predstavuje pozitívum vo vzťahu k nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy zvýšením plynulosti dopravy, čím sa zníži celková produkcia emisií skleníkových plynov.

Hodnotenie odolnosti projektu spojených so zmenou klímy.

Správa obsahuje štúdiu: „Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy“ (Vodné zdroje s.r.o., 2017). Zraniteľnosť projektu na posudzované riziká bola v štúdiu identifikovaná na úrovni dopravno-prevádzkových funkcií diaľnice. Ide o prejavy ako: snehové javy, námrazy, hmla, vysoké teploty a sucho, požiare a silný vietor.

Tieto javy môžu nepriaznivo ovplyvňovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, v dôsledku ktorých môže dôjsť aj k uzatvoreniu diaľnice. Tieto obmedzenia budú však len dočasného charakteru.

Bezprostrednou súčasťou vplyvu klimatických zmien sú povodňové riziká. Podľa Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/60/ES z 23. októbra 2007 o hodnotení a manažmente povodňových rizík na základe predbežného hodnotenia povodňového rizika pre okres Ružomberok nebola identifikovaná existencia potenciálne významného

povodňového rizika oblasti. Niektoré úseky tokov (potok Likavka v úseku nad diaľnicou D1) boli v poslednej dobe regulované a prispôsobené na väčšie prietoky. Vzhľadom na ďalšie protipovodňové opatrenia predpokladáme len nízke riziko projektu voči povodňiam.

Prvky dopravnej infraštruktúry vrátane diaľnice sú významne exponované klimatickým javom ako sú silné dažde a búrkové javy. Tieto, samé o sebe, predstavujú pre projekt diaľnice len nízke riziko. Môžu však aktivovať svahové pohyby – zosuvy, ktoré sa vyskytujú v trase projektovanej diaľnice D1 a v blízkom okolí. Vzhľadom na realizované opatrenia stabilizácie, odvodnenia svahov a zabezpečenia ich monitorovania je riziko vyhodnotené ako nízke.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že opatrenia prijaté na zabezpečenie odolnosti projektu diaľnice D1 Hubová - Ivachnová na súčasnú premenlivosť klímy a jej budúce prejavy sú dostatočné a nie je potrebné realizovať dodatočné adaptačné opatrenia.

Vplyv na vodné pomery

Hodnotenie vplyvu na hydrologické pomery – povrchové vody

V prípade realizácie variantov V0, V1 a V2 boli vyhodnotené viac-menej rovnocenné a zároveň stredne významné vplyvy na kvalitatívnu stránku hydrologických pomerov. Vplyvy spočívajú v priamom ohrození kvality povrchových vôd spôsobeným nebezpečenstvom narušenia vlastností dna koryta toku a dnových sedimentov, splavovania rozrušenej zeminy do koryta rieky Váh i do menších tokov najmä pri realizácii úprav niektorých tokov pri zakladaní križujúcich mostných objektov, ako aj možným únikom znečisťujúcich látok priamo do vody (zo stavebných mechanizmov, pri haváriách) počas výstavby aj prevádzky diaľnice. Režim povrchových tokov môže byť mierne ovplyvnený aj zaústením „horninovej vody“ – drenáže horninového prostredia počas razenia tunela. Pri kvantitatívnom porovnaní prietokových množstiev (odtok z tunela sa predpokladá okolo 15 + 15 l·s⁻¹ z oboch portálov; spolu 30 l·s⁻¹), vplyv zdrénovanej „horninovej vody“ na režim recipientov (povrchových tokov) možno pokladať za minimálny. Na tomto mieste je potrebné upozorniť, že vzhľadom na už v súčasnosti nedostatočnú kapacitu Kamenného potoka pre zaústenie zdrénovanej „horninovej vody“ počas výstavby tunela bude potrebné technicky vyriešiť odvádzanie vôd zo západného portálu až do toku Váh. Priame vyústenie daného množstva zdrénovanej „horninovej vody“ nebude mať vplyv na režim toku Váh. Vplyv na režim tokov počas výstavby je len dočasným javom. Počas prevádzky môže byť mierne ovplyvnený režim povrchových vôd na tokoch slúžiacich ako recipient pre cestnú kanalizáciu (zaústenie kanalizovaných vôd z povrchu vozovky diaľnice a spevnených plôch odpočívadla). Vybudované stavebné objekty môžu taktiež mierne ovplyvňovať režim povrchových vôd na väčších tokoch (Váh, Likavka, Bežanský potok, Ivachnovský potok).

Ako nepatrné boli vyhodnotené vplyvy na hydrologické pomery, spočívajúce v potenciálnom riziku kvantitatívneho ovplyvnenia horných častí malých povrchových tokov ich prípadným oddrénovaním do podzemia (Kamenný potok / bezmenný potok pri pôvodnom západnom portáli tunela Čebrať v oblasti vodárenského zdroja Staré Lazy / bezmenný potok, tvoriaci pravostranný prítok Likavky).

Zmiernenie negatívnych účinkov na povrchové vody sa dosiahne predovšetkým dodržiavaním technologickej disciplíny pri stavebných prácach i údržbe mechanizmov, ale najmä odvádzaním vôd (zrážkových i technologických pri všetkých variantoch) cestnou kanalizáciou vybavenej sedimentačnými nádržami a odlučovačmi ropných látok. Toto je potrebné prísne dodržiavať počas výstavby ako aj počas prevádzky.

Hodnotenie vplyvu na hydrogeologické pomery – podzemné vody

Ako stredné vplyvy na podzemné vody – ich kvalitu i kvantitu – môžeme hodnotiť účinky stavebných prác realizovaných mimo priebehu tunelovej trasy tunela Čebrať pri zakladaní mostných objektov (tu sú vplyvy minimálne), hĺbení zárezov a sanácii zosuvov. Súčasný režim podzemných vôd bude ovplyvnený najmä drenážnym účinkom zárezov alebo diel sanujúcich zosúvajúce sa svahové deformácie. V území dotknutom hĺbením zárezov alebo sanáciou zosuvov sa však nenachádzajú vodárenské zdroje podzemných vôd, ani biotopy viazané na súčasný režim podzemných vôd. Výnimkou je v prípade variantu V0 oblasť mosta 207 (staničenie 3,186 – 3,671), ale aj niekoľkých domových studní v obci Hrboltová, využívajúcich podzemnú vodu cirkulujúcu v sutinovom pokryve územia a využívaných ako lokálnych zdroje úžitkovej vody. Zmena hladinového režimu podzemných vôd drenážnym účinkom v najbližšom okolí diaľnice z tohto dôvodu bude mať väčšinou len malý negatívny dopad na životné prostredie; na stabilitu okolitého horninového prostredia bude mať zníženie hladiny podzemnej vody pozitívny vplyv. Priame ohrozenie kvality podzemných vôd pri realizácii zárezov a sanácii zosuvov môže nastať iba únikom znečisťujúcich látok priamo do zvodnencov zo stavebných strojov, resp. pri havarijných situáciách.

Pri porovnaní účinku na kvantitu podzemných vôd stavebnými prácami realizovanými mimo priebehu tunelovej trasy tunela Čebrať je počas výstavby diaľnice možné očakávať väčšie (významnejšie) kvantitatívne ovplyvnenie podzemných vôd ich zdrénovaním pri variantnom riešení V0, porovnanie účinkov variantov V1 a V2 v oblastiach mimo priebehu tunelovej trasy tunela Čebrať možno hodnotiť ako rovnocenné. Porovnanie účinkov jednotlivých variantov V0, V1 a V2 na kvalitu podzemných vôd stavebnými prácami realizovanými mimo priebehu tunelovej trasy tunela Čebrať počas výstavby bolo vyhodnotenú ako rovnocenné.

Počas prevádzky diela je možné očakávať analogické vplyvy na podzemné vody ako počas jeho výstavby. Porovnanie účinkov jednotlivých variantov V0, V1 a V2 na kvalitu a kvantitu podzemných vôd počas prevádzky diela možno hodnotiť totožne, t.j. ako rovnocenné. Účinok variantného riešenia V0 na kvantitu podzemných vôd v oblastiach mimo priebehu tunelovej trasy tunela Čebrať bude najväčší, v dôsledku pretrvávajúceho drenážneho účinku hlbokých zárezov, varianty V1 a V2 v oblastiach mimo priebehu tunelovej trasy sú si svojím účinkom na kvantitu podzemných vôd rovnocenné.

Najzásadnejším vplyvom navrhovaného tunela Čebrať pre varianty V1 a V2 je jeho drenážny účinok na okolitý horninový masív. Hydrogeologické pomery v širšom okolí trasy tunela sú vzhľadom na rozličnú priepustnosť hornín, ktoré sa podieľajú na stavbe masívu a štruktúrno-tektonických pomery extrémne zložité. Horninové prostredie v bezprostrednom okolí tunela Čebrať môže vyvárať dynamické zdroje podzemných vôd o pravdepodobnej priemernej veľkosti 36 l·s⁻¹ (od 15 do 66 l·s⁻¹). Táto podzemná voda je v súčasnosti distribuovaná najmä sieťou puklín a tektonických porúch, prípadne sutinami k jednotlivým výverom – prameňom lemujúcim okraje blokov karbonatických hornín hronika alebo sledujúcim významné tektonické línie. Časť z týchto prameňov predstavuje využívané vodárenské zdroje podzemných vôd, a drenážny účinok počas výstavby tunela môže mať okrem zníženia hladiny podzemnej vody v najbližšom okolí tunela v prípade neúčinnosti navrhnutých technologických opatrení aj významný vplyv najmä na vodárenské zdroje Staré Lazy (spolu desať zachytených prameňov, ktoré sú súčasťou výverovej oblasti bezmenného povrchového toku, ležiacich cca 150 až 300 m severne od priestoru západného portálu, s výdatnosťou od 1,13 do 6,61 l·s⁻¹, priemerne 2,55 l·s⁻¹). Ďalší v prípade neúčinnosti navrhnutých technologických opatrení môže byť

pravdepodobne ovplyvnený prameň Hubert – vodárenský zdroj nachádzajúci sa približne 320 m od východného portálu nad južnou tunelovou rúrou. Pre ďalšie vodárensky využívané pramene Malho, Nová Hrboltová, Laukovo, Trstenica, Studničky, nachádzajúce sa vo svahu na južnom okraji masívu Čebrať, vzdialenejšie od priebehu projektovaných trás tunela, je možnosť ich ovplyvnenia menej pravdepodobná. Podobne je tomu i v prípade vodárenského zdroja Likavka – lom, ktorý je záchytným prameňom Drndošovo a bol do roku 2003 využívaný pre zásobovanie časti obce Likavka. V prípade vodárenského zdroja Stará Hrboltová pozostávajúceho z dvoch prameňov v nadmorskej výške 618,47 m, zásobujúcich obec Hrboltová pitnou vodou sa jeho prípadné ovplyvnenie z pohľadu geologickej situácie (zostupné vrstvom pramene stekajúce po málo priepustnom podloží) zdá tiež málo pravdepodobné. Jeho veľmi malá vzdialenosť len 219 m od severnej tunelovej rúry a značné tektonické porušenie masívu však túto možnosť nevyklúčujú a tento vodárenský zdroj s priemernou výdatnosťou 7,41 l·s⁻¹ (pohybujúcou sa v rozmedzí od 0,83 do 13,90 l·s⁻¹) môže byť čiastočne alebo úplne zdrénovaný do tunelovej rúry. Veľa tu závisí od technických opatrení počas výstavby tunela, akými sú chemická injektáž, realizácia kontrolných predvrtov a nepriepustnosť ostenia tunela.

Vplyv výstavby tunela na režim podzemných vôd hodnotíme ako vysoký. Kvalitatívne vplyvy počas výstavby sa obmedzujú na riziko kontaminácie pri úniku nebezpečných látok do priepustného geologického prostredia a ďalej do okolitej podzemnej vody. Zmiernenie negatívnych účinkov na kvalitu podzemnej vody sa dosiahne predovšetkým dodržiavaním technologickej disciplíny pri stavebných prácach i údržbe mechanizmov, ale najmä odvádzaním vôd zdrénovaných i technologických vôd kanalizáciou vybavenej sedimentačnými nádržami a odlučovačmi ropných látok, a to samostatne pre horninovú a technologickú vodu. Kvantitatívne vplyvy počas výstavby je nutné eliminovať realizáciou kontrolných predvrtov, chemickou injektážou a zabezpečením nepriepustnosti tunelového ostenia v miestach s výraznými tektonickými poruchami.

Porovnanie účinkov jednotlivých variantov V0, V1 a V2 na kvalitu a kvantitu podzemných vôd počas výstavby tunela Čebrať hodnotíme ako rovnocenné.

V prípade neúčinnosti navrhnutých technologických opatrení bude počas svojej prevádzky tunel trvalo ovplyvňovať režim podzemných vôd, drenážny účinok na podzemné vody v masíve, nezachytené pramene i niektoré v súčasnosti využívané vodárenské zdroje podzemných vôd slúžiace pre zásobovanie obyvateľov pitnou vodou.

Porovnanie účinkov jednotlivých variantov V0, V1 a V2 na kvalitu a kvantitu podzemných vôd počas prevádzky tunela Čebrať možno hodnotiť totožne, t.j. ako rovnocenné. Zmiernenie negatívnych účinkov na podzemné vody sa dosiahne predovšetkým dôsledným oddeleným odvádzaním technologických vôd z tunela a zdrénovaných vôd z horninového prostredia zdvojenou cestnou kanalizáciou vybavenou sedimentačnými nádržami a odlučovačmi ropných látok.

Z celkového porovnania účinkov jednotlivých variantov V0, V1 a V2 na kvalitu a kvantitu podzemných vôd na celom hodnotenom úseku vychádzajú varianty V1 a V2 v porovnaní s variantom V0 ako menej ovplyvňujúce hydrogeologické prostredie, t.j. kvantitatívny a kvalitatívny režim podzemnej vody. Pri ich vzájomnom porovnaní (variantov V1 a V2) ako mierne šetrnejší k podzemným vodám môžeme hodnotiť variant V2 v jeho alternatíve 1 (s mostom 204-00).

Vplyvy na ovzdušie

Spracovaná emisná/imisná štúdia sa zaoberá hodnotením znečisťovania ovzdušia počas prevádzky úseku D1 Hubová - Ivachnová. V blízkosti diaľnice i diaľničných križovatiek

nebolo preukázané prekročovanie limitných koncentrácií sledovaných znečisťujúcich látok (oxidov dusíka, prachových častíc PM₁₀ a benzénu).

Na základe výpočtov imisných koncentrácií, zhodnotenia ich zdravotnej významnosti a na základe výpočtu zdravotných rizík je možné konštatovať, že ani pri jednom z posudzovaných variantov nebude prevádzka po D1 v úseku Hubová - Ivachnová zdrojom neprípustného zhoršenia kvality ovzdušia, ktoré by ohrozovalo zdravie obyvateľov v okolí.

Z hľadiska emisií sa javia ako výhodnejšie varianty V1 a V2 z dôvodu dlhšej trasy tunela a priaznivejšej polohy portálov vzhľadom na obytné prostredie.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Zo spracovanej hlukovej štúdie vyplynulo, že významný môže byť už hluk *pri výstavbe* – jednotlivé typy strojných zariadení pravdepodobne používaných pri výstavbe dosahuje pomerne vysoké hodnoty hluku (82 – 106 dB). Významným zdrojom hluku bude aj stavenisková doprava. Hluk počas výstavby však bude časovo obmedzený (cca 4 roky) a nebude vo všetkých lokalitách pôsobiť po celú dobu výstavby. V Plánoch organizácie výstavby a v stavebnom konaní bude potrebné presne vyšpecifikovať dobu pôsobenia hluku na jednotlivé obce a navrhnúť opatrenia na zmiernenie týchto vplyvov, s osobitným dôrazom na minimalizáciu vplyvov v nočnej dobe. V prípade priblíženia sa výstavby obytnému územiu je vhodné vytvoriť harmonogram hlučných prác pri maximálnom možnom rešpektovaní vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., prerokovať s obcami a hlučnosť monitorovať. Meranie hluku by mal zabezpečiť investor/stavebník.

Hluk *počas prevádzky* pri zabezpečení protihlukových úprav (bariér) by nemal na hranici obytného územia prekračovať prípustné hladiny. Celková dĺžka navrhovaných bariér (celý úsek stavby, cca 15 km, vrátane úseku, kde nedochádza ku zmenám) sa predpokladá pri variante V0 7177m, pri variante V1 6187m a variante V2 6057m s výškou 2,5 – 5 m. Typ, tvar a osadenie bariér bude potrebné upresniť v územnom konaní zvoleného variantu. Sekundárne opatrenia na fasáde objektov bude potrebné realizovať v obci Likavka (35 domov) a v obci Ivachnová (25 domov). V skúšobnej prevádzke bude nevyhnutné vykonať merania hluku a v prípade zistenia nedostatočnej ochrany obytných priestorov bude treba pristúpiť k zabezpečeniu ďalších protihlukových opatrení (napr. úprava výšky a tvaru protihlukových stien, úpravy fasád dotknutých objektov a pod.). Treba akceptovať aj možnosť subjektívneho rušenia niektorých citlivých obyvateľov hlukom z prevádzky D1, ktorí budú vystavení hodnotám nižším ako sú prípustné hladiny hluku podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. Vo všeobecnosti limity hluku chránia asi 80% populácie, citlivejších 20% je rušených i pri nižších hodnotách.

Z hľadiska ochrany obytnej zástavby pred hlukom z prevádzky sledovaného úseku sa javí ako výhodnejšie varianty V1 a V2, nakoľko sú vzdialenejšie od Msč Hrboltová a potrebná dĺžka protihlukových sien (úsek 1,007 – 6,069 km) bude oproti V0 kratšia (V0 = 1280 m, V1 = 290 m a V2 = 160 m).

Vplyvy na genofond, biodiverzitu, biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy a na chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Na väčšinu chránených území nachádzajúcich sa v širšom okolí plánovanej stavby (Národný park Nízke Tatry, Národná prírodná rezervácia Choč, Národná prírodná pamiatka Liskovská jaskyňa) budú mať všetky jej varianty len nepriamy vplyv, ktorý možno hodnotiť ako mierne negatívny. Priamy negatívny vplyv majú všetky varianty na

časť ochranného pásma Národného parku Veľká Fatra v km 0,000 - 0,500 a na Prírodnú rezerváciu Ivachnovský luh v km 13,0 až 13,5, kde v dôsledku výstavby diaľnice došlo k priamemu záberu plochy a rozdeleniu PR, čo ovplyvnilo populácie viacerých druhov živočíchov. Vplyvy na Prírodnú rezerváciu Mohylky, Prírodnú rezerváciu Turické dubiny a Prírodnú rezerváciu Sliachske travertíny neboli identifikované žiadne. Väčšina negatívnych vplyvov súvisí najmä so záberom potravných biotopov, ohrozením a migrácie živočíchov a ich kolízie s dopravnými prostriedkami. V blízkom ani širšom okolí navrhovanej stavby neboli identifikované žiadne ramsarské lokality.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Pri hodnotení vplyvov na faunu a flóru musíme konštatovať, že stavba v celom úseku je vo výstavbe, bola už odstránená vegetácia a realizuje sa hrubá stavba, k zmene trasy dochádza len v úseku km 1,0 – 6,0, pri celkovej dĺžke úseku 15 km. Zmena Vplyvy navrhovanej stavby na faunu, flóru a ich biotopy možno rozdeliť na etapu počas jej výstavby a etapu počas prevádzky.

Počas výstavby výraznejší negatívny vplyv sa prejaví pri variantoch V0, a to najmä z dôvodov záberov a zásahov do biotopov živočíchov, ich fragmentácie a vzniku migračnej bariéry, a V1 a V2 v alternatíve 2 (s mostom SO 204-00 - presypaný most) bariérovým vplyvom na terestrické druhy a možnému ovplyvneniu prenosu génov medzi jednotlivými mikropopuláciami (najmä pri veľkých šelmách). Najmenej negatívny vplyv majú varianty V1 a V2 v alternatíve 1 (s mostom SO 204-00 ako dvojtrámový, dvojpoľový, predpäť nosník), pri ktorých dochádza k výrazne nižšiemu záberu pôdy a fragmentácii biotopov živočíchov a rastlín.

K najvýznamnejším negatívnym vplyvom, ktoré počas výstavby možno očakávať u všetkých variantoch, sú priame vplyvy súvisiace s likvidáciou a fragmentáciou biotopov spojenou s bariérovým efektom pre živočíchov, znečisťovaním ovzdušia výfukovými plynmi a prašnosťou spôsobenou stavebnými mechanizmami, ako i rizikom znečistenia pôdy a povrchových a podzemných vôd a ovplyvnením ich vodného a biochemického režimu. Ďalej negatívne bude výstavba pôsobiť rušivo zvýšeným hlukom na živočíchov a šírením invázných a expanzívnych druhov rastlín na biotopy rastlín. Tieto negatívne vplyvy sa predpokladajú najmä počas stavebných prác na objekte 142-01 - Prístupová cesta k pilieru SO 201, zriaďovaní dočasných pracovných plošín v koryte Váhu pre založenie pilierov a počas výstavby mostov č. 216-00 v km 12,738 - 12,745 a č. 201-00 v km 0,411- 0,849 a výstavby v oblasti križovatky Likavka.

Počas prevádzky sa negatívne vplyvy prejaví pri všetkých variantoch, avšak najvýraznejšie budú pri variantoch s väčšími povrchovými zábermi t.j. pri variantoch V1 a V2 v alternatíve 2 (s mostom SO 204-00 - presypaný most). Pri týchto variantoch sa predpokladá aj výraznejší bariérový vplyv stavby na terestrické živočíchov, čiastočne vtáky a netopiere, a možná následná genetická izolácia ich populácií.

K najvýznamnejším negatívnym vplyvom na biotopy rastlín patrí šírenie invázných a synantropných druhov, vznik nových ruderalných biotopov a zmena svetelných pomerov vodných biotopov mostnými objektmi. Negatívne vplyvy na živočíchov predstavujú zas čiastočná fragmentácia biotopov živočíchov a čiastočná migračná bariéra, ktorými budú najviac ovplyvnené populácie obojživelníkov, vydry riečnej a veľkých cicavcov. K ďalším negatívnym vplyvom patrí hluk z prevádzky diaľnice a svetelné znečistenie. Možná je aj mortalita živočíchov v dôsledku kolízií s dopravnými prostriedkami, a to

najmä v priestore premostenia Váhu pri Ivachnovskom luhu a v úseku prechádzajúcom Ivachnovským luhom (km 12,3 až 13,5).

Na eliminovanie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti sú navrhované opatrenia pre zmiernenie nepriaznivých účinkov navrhovanej stavby a tieto opatrenia uvedené v tomto záväznom stanovisku sú záväzné aj pre ďalší povoľovací proces ako aj vlastnú realizáciu a prevádzku navrhovanej činnosti.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V území dotknutom navrhovanou stavbou sa vyskytuje viacero prvkov územného systému ekologickej stability. Patria k nim nasledovné jadrové územia - Jadrové územie európskeho významu Veľká Fatra, Jadrové územie európskeho významu Chočské vrchy a Jadrové územie národného významu Nízke Tatry – Salatín, biocentrá - Provinciónálne biocentrum (PRBc) Choč, NRBc NP Nízke Tatry – Ďumbierska časť, Šíp, Kopa – Korbeľka, Regionálne biocentrum (RBc) Ivachnovský háj, a biokoridory - Nadregionálny biokoridor (NRBk) vodný tok Váh, NRBk komplex Veľká Fatra – Chočské vrchy a Regionálny biokoridor (RBk) L. Štiavnica – Ivachnovský háj.

Priame negatívne vplyvy navrhovanej činnosti boli identifikované na NRBk vodný tok Váh a významné negatívne vplyvy na NRBk komplex Veľká Fatra – Chočské vrchy v prípade variantov V1 a V2 v alternatíve 2 (s mostom SO 204-00 – presypaný most), ktoré predstavujú v etape ich výstavby aj prevádzky a majú dopad i na integritu daného nadregionálneho biokoridoru. Na väčšinu ostatných prvkov ÚSES boli zistené iba možné nepriame vplyvy, ktoré sa môžu prejaviť mierne negatívne len u niektorých konkrétnych druhov živočíchov.

Na prevažnú väčšinu prvkov ÚSES nemá stavba z hľadiska výskytu vzácnych a chránených druhov flóry a biotopov priamy ani nepriamy vplyv. Priamy vplyv má na časť nadregionálneho biokoridoru niva rieky Váh, v tomto úseku je však už realizovaná časť stavebných zásahov na celej plánovanej trase a predložené varianty tento stav už nezmenia.

Vplyvy na krajinu, jej štruktúru a scenériu

Vplyvy na štruktúru krajiny

Výstavba hodnoteného úseku Diaľnice D1 Turany – Hubová bude predstavovať priamy vplyv na štruktúru a využívanie krajiny hodnoteného územia, keďže sa zvýši zastúpenie spevnených plôch dopravnej infraštruktúry v krajine na úkor poľnohospodárskej a lesnej pôdy. Zmení súčasnú štruktúru a využívanie krajiny v trase diaľnice a súčasne bude mať vplyv na zmenu krajinného obrazu. Vyžiada si rôzne zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy v závislosti od vedenia trasy a technickej náročnosti trasy.

Najvýraznejšie vplyvy na krajinu budú zákonite predstavovať povrchové trasy diaľnice, a to predovšetkým vo variantnom riešení V0 s hlbokými zárezmi a mostnými objektami severne od Msč Ružomberka - Hrboltová, predĺženie tunela vo variantoch V1 a V2 v tejto časti úseku znamená menšie zásahy do krajiny, menšie trvalé zábery a ponechanie využitia územia v stave blízkeho súčasného stavu. Vo variantoch V1 a V2 ostáva zachovaný aj spoločensko – kultúrny areál „Pod Lipou“, ktorý je využívaný obyvateľmi Msč Hrboltová. Vo variante č. V2 dochádza k asanácii rodinného domu č. 270/8 v k.ú. Hrboltová, varianty V0 a V1 si asanáciu objektov nevyžadujú. Všetky varianty sa vyhýbajú zastavanému územiu, variant V0 je situovaný najbližšie k zastavanému územiu Hrboltovej, varianty V1 a V2 sú situované vo väčšej vzdialenosti.

Nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti možno predpokladať v odstránení vegetačného krytu. Pri vegetačných úpravách telesa diaľnice a rekultivácií bude realizovaná umelá zmena vegetácie. Proti rastu a šíreniu invázných druhov rastlín a drevín budú prijaté ochranné opatrenia a pri vegetačných úpravách sa budú využívať geograficky pôvodné druhy.

Varianty V1 a V2 sú šetrnejšie voči zásahu do krajiny, jej štruktúry a krajinného rázu.

Realizovaním opatrení na technickom riešení stavby je možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti zmierniť, ide najmä o:

- vegetačné úpravy diaľničných svahov,
- výsadba popínavých drevín pozdĺž protihlukových stien a oporných a zárubňových múrov,
- využitie prírodných stavebných materiálov v pohľadovo exponovaných úsekoch (drevo, kameň) na maskovanie betónových konštrukcií,
- štíhle piliere mostných objektov,
- farebné riešenie časti stavebných objektov v harmónii s farebnosťou krajiny.

Vplyv na scenériu krajiny

Stavba rešpektuje scenéricky najpôsobivejšie prírodné prvky - meandrujúcu rieku Váh so sprievodnými porastmi, lúky a pasienky naokolo a nad tým strmé kopce prilahlých pohorí, extenzívne leso-pasienkárске využívanie podhorských častí, s cieľom zachovania krajinnársky a ekologicky hodnotných území s rozptýlenou vegetáciou, zachovanie územných častí s typickou rázovitosťou krajinej štruktúry regiónu a mnohé ďalšie.

Z pohľadu užívateľa diaľnice, trasa je zasadená do atraktívneho prostredia, ktoré poskytuje výhľady na veľmi pestrú a členitú krajinu s veľkým počtom prírodných prvkov, v priestore križovatky Likavka s dominantou zrúcaniny hradu Likavka. Najviac vnímaná bude trasa diaľnice z obce Likavka, Martinček a Lisková, kde je vedená po južných svahoch predhoria Chočských vrchov. Vrch Čebrať vytvára dominantu, ktorá bude vnímaná z idúceho vozidla a spolu s pohľadmi na hrad Likavka a masív Chočských vrchov, pôjde o pôsobivé výhľady na scenériu krajiny.

Z hľadiska porovnania vplyvov variantov najzávažnejší vplyv na krajinu predstavuje realizácia vo variante V0, ktorý je vedený povrchovo v dlhšej časti ako varianty V1 a V2, kde v rámci prípravných prác 1. balíka PPP pre variant V0 už došlo v roku 2009 – 2010 k zásahu do krajiny najmä likvidáciou lesných porastov a odhumusovaním v celej dĺžke trasy.

Rekultivácia dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov je v prípade ktoréhokolvek z variantov samozrejmom súčasťou dokončovacích prác stavby. Avšak v prípade realizácie diaľnice vo variante V1 alebo V2 je nevyhnutné realizovať rekultiváciu územia v trase variantu V0, táto podmienka je zaradená do návrhu opatrení pre ďalší povoľovací proces spolu so zmiernujúcim opatrením vo forme vegetačných úprav okolia diaľnice, ktoré sú štandardnou súčasťou projektovej dokumentácie diaľnice.

Vplyvy na urbárny komplex a využívanie zeme

Vplyvy na dopravu

Počas výstavby

Počas výstavby sa prejavujú najmä negatívne vplyvy trasovania staveniskovej dopravy. Pôjde o vplyvy dočasné s lokálnym pôsobením, ale s vysokou mierou intenzity a nepohodlia pre dotknuté obyvateľstvo. Negatívne vplyvy sa prejavujú najmä v intraviláne MšČ Ružomberka - Hrboltová a obci Likavka, kde je vedená trasa diaľnice

v tesnej blízkosti. Negatívne ovplyvnenie je najvýznamnejšie v Msč Hrboltová, kde sa predpokladá trasovanie staveniskovej dopravy cez dočasnú prístupovú cestu DP-4 a trvalú prístupovú cestu TP-1 a TP-2. Na základe vyhodnotenia šírkových parametrov, predpokladanej intenzity a miery ovplyvnenia obyvateľstva sa riešenie uvedené v správe o hodnotení upravilo tak, že prístupová cesta DP-4 a trvalá prístupová cesta TP-1 a TP-2 vedené v intraviláne Msč Hrboltová sa nebude využívať na trasovanie staveniskovej dopravy, tá bude riešená len po ceste SO 142-01, v nadväznosti na cestu DP-2 s využitím cesty DP-4 len v úseku od mosta 204-00 na ulici Záskanie po dočasnú depóniu DD-2, teda len v časti mimo intravilán Msč Hrboltová. Cesta TP-1 a TP-2 sa zrekonštruje a bude použitá len pre zložky záchranného systému počas prevádzky diaľnice ako prízjazdová cesta v prípade nehody k západnému portálu tunela Čebrať. Pri ceste SO 142-01 navrhujeme v ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie riešiť jej trasovanie mimo otočky autobusu v obci Hrboltová. Otáčanie staveniskovej dopravy na mieste otočky autobusu nie je vhodným a bezpečným riešením a je treba nájsť nové, bezpečné a menej rušivé riešenie. Obe podmienky boli zaradené do opatrení pre ďalšie projektové práce.

Počas prevádzky

Diaľnica D1 v riešenom úseku Hubová - Ivachnová je jedným z úsekov trasy D1: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Martin - Turany - **Hubová – Ružomberok – Ivachnová** - Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – štátna hranica SK/UA o celkovej dĺžke cca 516 km.

V dokumentácii správy o hodnotení vplyvu Diaľnice D1 Hubová - Ivachnová je z dopravno-inžinierskeho hľadiska zhodnotený súčasný a predpokladaný vývoj intenzity dopravy v riešenom území bez realizácie riešeného úseku diaľnice D1 a po jej vybudovaní. Správa o hodnotení sa opiera o dopravný model spracovaný spoločnosťou HBH (08/2011) pre výhľadové obdobie rokov 2020 a 2025 s tým, že v tomto období bude zrealizovaný predchádzajúci úsek D1 Turany – Hubová, bude zrealizované prepojenie cesty I/18 na D1 cez križovatku Martinček a privádzač Ružomberok a bude zrealizovaná rýchlostná cesta R3.

V takom prípade sa v roku 2025 počíta s odľahčením dotknutej cestnej siete o 16,5% až 80,1% (v roku 2035 je to 21,9 až 80,0%) na ceste I/18 a až 65,5% (v roku 2035 je to 63,9%) na ceste I/59. To bude mať za následok aj citelné skrátenie času jazdy po ceste I/18 a to z predpokladaných 30,3 minúty (osobné vozidlá) na 18,1 minúty, pri ťažkých nákladných vozidlách z 32,8 minút na 20,2 minúty. Zároveň sa očakáva aj významný pokles počtu dopravných nehôd na dotknutej dopravnej sieti až o 35,1%.

Zníženie intenzity na cestách I. triedy sa prejaví najmä v intravilánoch dotknutých sídiel, čo sa prejaví znížením hlukového a imisného zaťaženia dotknutého obyvateľstva, znížením nehodovosti a zvýšením bezpečnosti chodcov a ďalších účastníkov dopravy.

Vplyvy na lesné hospodárstvo a poľnohospodárstvo

Priamym negatívnym vplyvom počas výstavby a prevádzky sú trvalé zábery pôd. Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely a lesnej pôdy v prípade umiestnenia nového diaľničného úseku do krajiny predstavuje trvalý, priamy negatívny vplyv na pôdu. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému trvalému odstráneniu humusového horizontu, čo predstavuje nezvratný vplyv. Z pohľadu záberov je najnepriaznivejší variant V0, varianty V1 a V2 sú rovnocenné. V prípade realizácie diaľnice vo variante V1 alebo V2 nedochádza k ďalšiemu záberu lesných pozemkov. Naopak, odlesnené plochy v trase variantu V0 sa zrekultivujú podľa projektov rekultivácie.

Trasa diaľnice ovplyvní aj rozdelenie súvislých honov na menšie plochy, ktoré z

poľhľadu ďalšieho využívania môžu spôsobovať ťažkosti v efektívnosti ako aj v organizovaní poľnohospodárskej výroby, pôjde o vplyv trvalý s lokálnym pôsobením. Navrhovateľ deklaruje, že všetky poľné cesty prerušené výstavbou diaľnice D1 v dotknutom území budú preložené a budú vytvorené podmienky pre prístup na stavbou rozdelené poľnohospodárske pozemky, pôjde taktiež o vplyv trvalý eliminovaný realizáciou preložiek poľných ciest.

Vplyvy na priemyselnú výrobu a služby

Navrhovaná činnosť bude priaznivo vplyvať na rozvoj priemyslu a služieb v dotknutých lokalitách, nakoľko zrýchlenie prepravy tovarov zvýši kapacitu a skráti prepravnú dobu. Diaľnica sprostredkuje kvalitnú, rýchlu a bezpečnú prepravu materiálov potrebných na výrobu ako aj odvoz a distribúciu hotových výrobkov pôjde o vplyvy regionálne s trvalým pôsobením. Trasa diaľnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová nezasahuje v žiadnom z variantných riešení do objektov a plôch priemyselných prevádzok. Z hľadiska vplyvu na priemyselnú výrobu sa priamy vplyv neočakáva.

Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Priame vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch boli identifikované počas výstavby v prípade kolízie navrhovanej činnosti s trasami cyklotrás a turistických chodníkov. Počas výstavby dôjde k rušeniu užívateľov týchto chodníkov v mieste kríženia so stavbou, resp., v súbehu s trasami staveniskovej dopravy. Pôjde o vplyvy časovo obmedzené, s lokálnym pôsobením, ktoré budú eliminované opatreniami ako je oplotenie staveniska, dodržiavanie bezpečnosti práce, dodržiavaním predpisov pre cestnú premávku, rešpektovaním existujúcich chodníkov a turistických trás. Ide najmä o cestu spájajúcu Hubovú (dolina Komjatná) – Hrboltovú smer Ružomberok, chodníky z Likavky smer hrad Likavka (červená turistická značka) a vrch Predný Choč, resp. masív Chočských vrchov od Liskovej (žltá turistická značka) a z Likavky (modrá turistická značka). Zachovanie priechodnosti týchto chodníkov je nevyhnutá podmienka počas výstavby. Navrhovaná činnosť svojim smerovým vedením nezasahuje do žiadnych rekreačných priestorov vyčlenených v rámci Územného plánu mesta Ružomberok.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa očakávajú pozitívne vplyvy. Vybudovanie navrhovaného diaľničného úseku pozitívne ovplyvní rozvoj služieb a cestovného ruchu v regióne a zvýši sa dostupnosť rekreačných priestorov Liptova. Stavba zvýši komfort, kvalitu a plynulosť cestovania.

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

Vplyvy na kultúrne pamiatky sú minimálne až nulové, v trase hodnotenej diaľnice sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky, ktoré by boli navrhovanou stavbou dotknuté. Nepriamo môžu byť dotknuté pamiatky v intravilánoch obcí počas výstavby, pôjde o časovo obmedzený vplyv, ktorý je minimalizovaný vylúčením staveniskovej dopravy z intravilánov obcí.

V riešenom území navrhovanej činnosti je možné predpokladať výskyt archeologických lokalít, ktoré si budú vyžadovať archeologický prieskum počas výstavby. Významné vplyvy neočakávame z dôvodu, že už bol zrealizovaný archeologický prieskum pred výstavbou pre variant V0 a následne záchranný archeologický prieskum, ktorý na danej lokalite nepotvrdil prítomnosť archeologických štruktúr, ktoré by dokladovali praveké, resp. historické sídelné aktivity. Podmienka vykonania archeologického prieskumu aj pre

varianty V1 a V2 bola zahrnutá do opatrení pre prípravu projektovej dokumentácie stavby.

Riziko negatívneho ovplyvnenia významných geologických lokalít a paleontologických nálezísk sa nepredpokladá.

Výstavba a prevádzka hodnotenej činnosti nebude ovplyvňovať kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ako sú miestne tradície, topografické miestne názvy, prípadne historickú sociálnu štruktúru a pod. Areál „Pod Lipou“ v obci Hrboltová nebude výstavbou navrhovanej činnosti priamo dotknutý.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Vzhľadom na polohu navrhovanej činnosti sa vplyvy presahujúce štátne hranice nepredpokladajú.

Kumulatívne vplyvy počas výstavby

Výstavba diaľnice D1 bude predstavovať pre obyvateľstvo dotknutého územia veľmi náročné obdobie, počas ktorého bude musieť znášať mimoriadnu kumulatívnu záťaž spojenú so stavebnou činnosťou a z toho plynúcich negatívnych sprievodných javov ako:

- asanácia obytného domu 270/8 (variant V2),
- hluková záťaž zo stavebnej činnosti,
- znečistenie ovzdušia výfukovými plynmi stavebných mechanizmov,
- zvýšená prašnosť,
- dopravné obmedzenia,
- znečistenie komunikácií blatom a stavebným materiálom,
- nepriaznivé estetické účinky stavebnej činnosti spôsobené odstránením vegetačného krytu, zásahmi do terénu (budovanie násypov a zárezov) a depóniami vyťaženého materiálu,
- narušenie pohody života v zastavaných lokalitách a vznik stresových situácií, vznikajúcich v súvislosti s každodenným pohybom mechanizmov,
- potenciálne nebezpečenstvo úrazu či dopravných kolízií.

Tieto negatívne účinky stavby budú pôsobiť počas obdobia výstavby, ktorá bude trvať cca 4 roky (03/2018 – 06/2022). Najvyššia miera vplyvov bude pôsobiť počas realizácie zemných prác, budovania telesa diaľnice a výstavby tunela Čebrať. Pre odporúčaný variant V2 sa bude využívať dočasná depónia DD-1, dočasná depónia (DD-2) a zariadenie staveniska (ZS). Vhodný materiál bude v maximálnej miere využitý do stavebných objektov telesa diaľnice, na výstavbu, križovatiek, múrov, výroba betónu a iné. Nevhodný materiál bude uskladnený na skládkach. Primárna trvalá skládka nevhodného materiálu - štrkovne spoločnosti Váhostav-SK s možnosťou uskladnenia 70 000m³. V prípade väčšieho objemu nevhodného materiálu bude použitá sekundárna trvalá skládka nevhodného materiálu v katastri obce Lisková – štrkovne spoločnosti DOPRAVEX Kameňolomy a.s. s možnosťou uskladnenia 100 000m³.

Dôležitým opatrením prijatým v procese posudzovania je opatrenie pre vylúčenie staveniskovej dopravy cez intravilány obcí v nočných hodinách a počas dní pokoja, podmienka nevyužívať pre výstavbu diaľnice dočasnú prístupovú cestu DP-4 v intraviláne obce Hrboltová a prístupovú cestu DP-4 ukončiť na ulici Záskanie a využívať ju len po most 204-00.

Týmito opatreniami dôjde k zmierneniu vplyvov hluku imisií (najmä prašnosti) staveniskovej dopravy a stavebnej činnosti na intravilány obcí. Opatrenia eliminujú záťaž na okolité obyvateľstvo s tým, že najvýznamnejším opatrením, je skrátenie stavebnej činnosti na maximálne najkratšie obdobie.

Kumulatívne vplyvy diaľnice a ostatných aktivít v území

Na základe posúdenia vplyvov pôsobiacich v území dotknutom výstavbou diaľnice D1 Hubová – Ivachnová je možné konštatovať, že sa nepredpokladajú žiadne významnejšie kumulatívne negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo. Realizovaním projektov a zmiernujúcich opatrení sa znížia existujúce negatívne vplyvy predovšetkým na život obyvateľov žijúcich v centrálnej časti mesta Ružomberok.

Pozitívne vplyvy sa očakávajú po realizácii navrhovanej činnosti najmä znížením dopravy v intravilánoch obcí, kedy tranzitná doprava bude presunutá na diaľnicu D1 a tým dôjde k zníženiu hlukovej, imisnej a bezpečnostnej záťaže (dopravné nehody) na dotknuté obyvateľstvo. Navrhovaná činnosť bude realizovaná s protihlukovými opatreniami, ktoré v súčasnosti nie sú, resp. sa nedajú realizovať na ceste I/18, resp. na ceste I/59, ako aj na ďalších komunikáciách s tranzitnou dopravou.

Doporučený variant s predĺženým tunelom, variant V2 vytvára menšiu bariéru pre migrujúcu zver a vytvára dlhodobé podmienky preto, aby zostali zachované a funkčné migračné koridory veľkých šeliem v dotknutom území.

Podľa záverov primárneho posúdenia z hľadiska uplatňovania článku 4.7 RSV o predpokladaných / možných vplyvoch jednotlivých objektov diaľnice D1 Hubová - Ivachnová na povrchové vody dotknutých vodných útvarov SKV0006 Váh a SKV0071 Likavka, resp. v ich bezprostrednej blízkosti ako aj v ich prítokoch (drobné vodné toky s plochou povodia pod 10 km², ktoré neboli vymedzené ako samostatné vodné útvary) na fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky sa kumulatívne vplyvy neočakávajú.

Z pohľadu hodnotenia kumulatívnych vplyvov, ktoré predstavujú vplyvy, ktoré majú multiplikačný efekt, pôsobia spoločne s inými vplyvmi a tým sa ich účinok v danom priestore znásobuje, možno na základe analýz projektových zámerov a vzhľadom k vplyvom navrhovanej činnosti na jej okolie, nebudú v kontexte navrhovanej činnosti pôsobiť žiadne negatívne/nadlimitné kumulatívne vplyvy, resp. príspevok navrhovanej činnosti z hľadiska kumulatívnych a synergických vplyvov je minimálny. Realizácia navrhovanej činnosti neznásobí hodnotené vplyvy z existujúcich alebo novonavrhaných činností. Jej pôsobenie na okolie bude lokálne bez prekryvu s inými aktivitami, ide najmä o modernizáciu železničnej trate úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, rozšírenie výrobnjej činnosti spoločnosti SCP Mondi Ružomberok, rýchlostná cesta križovatka R1 Banská Bystrica – Ružomberok, diaľnica D1 Turany – Hubová, plánované malé vodné elektrárne (Hubová, Švošov, Kral'ovany), resp. ďalšie aktivity pripravované v zmysle územnoplánovacej dokumentácie mesta Ružomberok a Žilinského samosprávneho kraja.

Ostatné možné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie sú podrobne popísané v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, v rozsahu hodnotenia, časovom harmonograme pre navrhovanú činnosť, v správe o hodnotení činnosti, v záznamoch z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, ako i v predložených stanoviskách

subjektov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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

V. Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území (Natura 2000)

V širšom ako i bližšom okolí plánovanej stavby sa nachádzajú dve CHVÚ, ktoré budú pri všetkých variantoch danou činnosťou ovplyvnené len nepriamo (CHVÚ Chočské vrchy a CHVÚ Veľká Fatra), a tri ÚEV, z ktorých dve budú ovplyvnené nepriamo (ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra) a jedno priamo (ÚEV Váh). Pri variantoch V0, V1 a V2 v alternatíve 1 (s mostom SO 204-00 ako dvojtrámový, dvojpoľový, predpätý nosník) budú tieto vplyvy iba mierne negatívne, variant V1 a V2 v alternatíve 2 (s mostom SO 204-00 - presypaný most) bude mať v dvoch ÚEV (ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra) významný negatívny dopad na dva predmety ochrany (medveď hnedý a rys ostrovid) ako aj na ich integritu. Z hlavných negatívnych vplyvov na biotopy a druhy v jednotlivých územiach Natura 2000, ktoré sú predmetom ich ochrany boli identifikované tieto:

CHVÚ Chočské vrchy (nepriamy vplyv)

- záber potravných biotopov mimo CHVÚ a riziko kolízií u druhov európskeho a národného významu orol skalný, výr skalný, žlna sivá a strakoš veľký.

CHVÚ Veľká Fatra (nepriamy vplyv)

- záber potravných biotopov mimo CHVÚ a riziko kolízií u druhov európskeho a národného významu orol skalný, výr skalný, žlna sivá, lelek lesný, sova dlhochvostá, bocian čierny a včelár lesný.

ÚEV Váh (priamy vplyv)

- záber a zásah do biotopu a šírenie invázných a synantropných druhov rastlín do biotopov európskeho a národného významu 3220, 3260 a 6430.

- záber a zásah do biotopu druhu, vytvorenie líniovej (migračnej) bariéry, rušenie hlukom a riziko kolízií u druhov európskeho a národného významu pimprlík mokrad'ový, hlaváč bieloplutvý, hrúz fúzatý, hlavátka podunajská, kolok vretenovitý, kunka žltobruchá, uchaňa čierna, netopier veľký, podkovár malý, podkovár veľký, netopier pobrežný, netopier ostrouchý a vydra riečna.

ÚEV Choč (nepriamy vplyv)

- vytvorenie líniovej (migračnej) bariéry a riziko kolízií u druhov európskeho a národného významu rys ostrovid, medveď hnedý a vlk dravý.

ÚEV Veľká Fatra (nepriamy vplyv)

- vytvorenie líniovej (migračnej) bariéry a riziko kolízií u druhov európskeho a národného významu spriadač kostihojový, podkovár veľký, podkovár malý, netopier veľký, netopier brvitý, netopier veľkouchý, uchaňa čierna, rys ostrovid, medveď hnedý a vlk dravý.

U väčšiny vyššie uvedených druhov živočíchov okrem medveďa hnedého a rysa ostrovida sa však predpokladajú len mierne významné negatívne vplyvy, u posledne menovaných dvoch druhov ide o výrazne negatívny vplyv.

Súčasťou správy o hodnotení je aj primerané posúdenie: Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 Smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (SOS/BirdLife Slovensko, J.Ridzoň, 2017) z neho je zrejmé, že u viacerých predmetov ochrany dôjde pri výstavbe diaľnice D1 Hubová-Ivachnová k mierne negatívnemu vplyvu a to u všetkých variantov. Len v prípade variantu V1 a V2 v alternatíve 2 s mostom SO 204-00 presypaný most, boli zistené aj významne negatívne vplyvy u dvoch predmetov ochrany, ktoré môžu negatívne vplývať na celistvosť ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra. Ide o druhy rys ostrovid (*Lynx lynx*) a medveď hnedý (*Ursus arctos*). Vzhľadom k tomu, že existujú alternatívne riešenia, u ktorých nie sú objektívne dôvody, pre ktoré by sa nemohli realizovať, preto vzhľadom ku článku 6.3 Smernice o biotopoch 92/43/EHS nie je možné odporučiť realizáciu a ani realizovať variant V1 a V2 v alternatíve 2 s mostom SO 204-00-presypaný most, diaľnice D1 Hubová-Ivachnová, keďže u neho boli identifikované u dvoch predmetov ochrany významne negatívne vplyvy. Tento významne negatívny dopad identifikuje aj negatívny dopad na integritu ÚEV Choč a ÚEV Veľká Fatra v prípade variantu V1a V2 v alternatíve 2 s mostom SO 204-00 - presypaný most.

Vplyv na navrhované územia Natura 2000

V blízkom ani širšom okolí navrhovanej stavby neboli identifikované žiadne ďalšie navrhované územia Natura 2000.

Pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov na územia Natura2000 sú navrhované opatrenia, ktoré sú definované v primeranom posúdení, doplnené v tomto záverečnom stanovisku, tie sú uvedené v časti VI. bod 3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny. Realizácia navrhovanej činnosti je podmienená splnením navrhovaných opatrení uvedených v tomto záverečnom stanovisku.

VI. Rozhodnutie vo veci

1. Záverečné stanovisko (súhlasí, nesúhlasí).

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

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti „**Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch príslušnej projektovej dokumentácie v rámci povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

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

2. Odsúhlasený variant.

Na základe pripomienok ku správe o hodnotení, t.j. stanovísk obcí, dotknutých orgánov i verejnosti, záznamov z verejných prerokovaní a najmä z priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, **že je možné súhlasiť s realizáciou navrhovaného variantu V2 (s mostom 204-00 v alternatíve 1, teda realizácia objektu 204-00 - most na diaľnici D1 – dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108m)** a je uvedený v tomto rozhodnutí, keďže je environmentálne prijateľný.

Toto riešenie si síce vyžiada asanáciu jedného rodinného domu, ale je najďalej situovaný od zastavaného územia Hrboltovej, čím sa zníži nepriaznivý vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D1 na obyvateľov v dotknutom území. Miera vplyvov na prírodné prostredie je na základe výsledkov prieskumných a monitorovacích prác akceptovateľná. Tento variant je aj priechodný z pohľadu vplyvov na územia Natura 2000.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo

rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, oznámenia o zmene, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti ako i z predložených stanovísk subjektov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa stanovujú pre etapu prípravy, realizácie a likvidácie navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

- Prijatie variantu V2 si vyžiada zmenu rozhodnutia o umiestnení stavby i funkčného využitia územia, pre ktoré je potrebné zabezpečiť aktualizáciu územnoplánovacej dokumentácie mesta Ružomberok a obce Likavka formou zmien a doplnkov ÚPN.

Technické opatrenia

Opatrenia na ochranu horninového prostredia a reliéfu pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky diaľnice

návrh sanačných a stabilizačných opatrení

úsek mimo tunela Čebrať

1. Vhodným technickým riešením zabezpečiť stabilitu potenciálnych zosuvov:
 - pod vetvou LB-1 cca v km 6,820-6,950
 - za križovatkou Likavka, pod mostom 210-00 a vetvou LB-1 -
 - pod D1 cca v km 7,130-7,180
 - pod mostom 212-00 cca v km 7,700-7,760 -
 - pod mostom 213-00 cca v km 8,340-8,375 - Piliere mosta č. 3 a 4 zasahuje potenciálny zosun.
 - cca v km 9,520-9,760
 - cca v km 10,520-10,600
 - cca v km 11,300-11,430
 - cca v km 11,780-12,180 cca v km 12,225-12,400
 - cca v km 14,820-14,980
2. Svahy násypov a zárezov zabezpečiť proti veternej a vodnej erózii vhodnou vegetačnou a protieróznou úpravou už počas výstavby.
3. Stabilitu hlbokých zárezov a vysokých násypov zabezpečiť geotechnickými konštrukciami – v technickej dokumentácii ide o objekty 230-00 Zaistenie svahu v km 1,140 (vľavo), 231-00 Kotvená pilótová stena v km 1,400 (vpravo), SO 236-01 Zárubný múr v km 6,077-6,226, SO 236-02 Oporný múr v km 6,050-6,233, SO 237-00 Zárubný múr v km 6,260-6,400 (vpravo na vetve B1), SO 238-00 Oporný múr v km 7,105-7,195 (vpravo), SO 240-00 Oporný múr v km 10,570-10,635 (vpravo), SO 241-00 Oporný múr v km 11,750-12,025 (v strednom deliacom páse), SO 243-00 Zárubný múr v km 0,157 500 P2-0,035 000 P3, SO 244-00 Oporný múr ne vetve L-B2 križovatky Likavka v km 0,015-0,089, 248-00 Zaistenie svahu v km 1,590 (vľavo) a 249-00 Zaistenie svahu v km 1,770 (vľavo)
4. Pre budovanie násypov počas výstavby maximálne využiť získaný výkop zo zárezov a rúbaninu z tunela.

5. Pre ukládanie prebytočného materiálu je potrebné využiť vhodné lokality.
6. Počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť monitoring deformácií horninového prostredia.
7. Ochranu horninového prostredia pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
8. Úpravu terénu na strane násypu diaľnice privrátenej k svahu realizovať tak, aby v teréne nezostávali bezodtokové depresie. Odporúča sa dláždený rigol s pozdĺžnym drenážnym rebrom pod ním pozdĺž celej trasy násypu.

úsek tunela Čebrať - Západný portál:

V predmetnom úseku sa svahové deformácie nachádzajú v priestore západného portálu tunela. Z toho dôvodu sú potrebné nasledovné opatrenia na zabezpečenie stability územia:

9. Pred výstavbou samotnej stavebnej jamy portálu doplniť sieť monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody a začať kontinuálne monitorovanie na vybudovanej sieti monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody.
10. Vhodným technickým riešením Zabezpečiť svah stavebnej jamy portálu. Stavebnú jamu zabezpečiť kotvenou klincovanou alebo pilótovou stenou, pričom pilóty budú previazané v potrebných úrovniach kotvenými železobetónovými prahmi. V prípade, že nebude možné realizovať pilótovú stenu až do požadovanej hĺbky, je možné zvážiť zabezpečovanie svahu po úrovniach pomocou klincovania, kari sietí a torkrétového nástreku a kotevných prahov. Prípadné svahované časti stavebnej jamy je potrebné zabezpečiť stabilizačno-drenážnymi rebromi. Zníženie hydrostatického tlaku podzemných vôd za stenou stavebnej jamy je potrebné zabezpečiť horizontálnymi odvodňovacími vrtmi.
11. Alternatívne pre minimalizáciu zásahov do svahu je možné realizovať razenie úvodných metrov pod ochrannou klenbou tzv. korytnačky.
12. Doplniť monitorovaciu sieť pre sledovanie podpovrchových deformácií a vykonávať inklinometrické merania.
13. Sledovať hladinu podzemnej vody ešte počas prípravnej etapy, pred začiatkom samotnej výstavby a zistené výsledky operatívne vyhodnocovať a zohľadňovať počas realizácie, samozrejmosťou je priebežný monitoring stability svahu a hladiny podzemnej vody počas hĺbenia stavebnej jamy.
14. Nad hornou hranou portálového zárezu vytvoriť odvodňovací obvodový rigol na odvádzanie prívalových zrážkových vôd v kombinácii s podpovrchovou drenážou,.
15. Pre zabezpečenie hĺbkovej drenáže vybudovať horizontálne odvodňovacie vrtý prípadne iným vhodným technickým riešením zabezpečiť hĺbkovú drenáž portálového zárezu. Účinnosť drenážnych prvkov priebežne overovať hydrogeologickým monitoringom v pozorovacích vrtoch. Odvod vody riešiť nezamrzavým systémom, aby nemohlo dôjsť k vzdutiu podzemnej vody za zárubným múrom počas zimy a opatriť ho revíznymi šachtami pre možnosť kontroly účinnosti systému.
16. Po definitívnej úprave nesmú v teréne nad portálom zostať bezodtokové depresie. Vzhľadom na pomerne veľký výskyt zamokrenín aj sústredených výverov vôd v širšom okolí je potrebné upraviť odtokové pomery v bezprostrednom okolí portálovej jamy. Táto činnosť bude koordinovaná s pracovníkmi ochrany prírody,

- nakoľko na vývery vôd sú naviazané mokradňové biotopy. Je potrebné zvážiť i možnosť vytvorenia náhradného biotopu v bezprostrednom okolí portálu.
17. Orientáciu horninových kotiev spresniť počas postupného odkopávania portálovej steny po prehodnotení geologických pomerov geológom.
 18. Počas vŕtania pilót (mikropilót) aj kotiev sledovať režim vŕtania, aby koreň kotvy resp. báza mikropilóty nebola osadená v tektonicky porušenej zóne charakteru zeminy.
 19. Účinnosť kotiev sledovať vhodným technickým zariadením (napr. dynamometrami) zabudovanými v hlavách vybraných kotiev.
 20. Zárezy v kvartérnych zeminách v definitívnej úprave opatriť vegetačnou vrstvou pre zamedzenie rozvoja erózie.
 21. Drenážne rebrá vyplnené hrubozrnným štrkovým zásypom na lícovej strane opatriť kamenným dláždením, aby sa zabránilo ich zanášaniam organickým materiálom.
 22. Na dne rebier osadiť drenážnu rúru, ktorej vyústenie do zbernej kanalizácie (žľabu) bude trvalo kontrolovateľné.
 23. Tubus tunela v portálovej oblasti presypať a v okolí vysadiť hlbokokoreniace stromy pre zlepšenie stabilných pomerov deluviálnych sutí.
 24. Minimalizovať plochy, na ktorých bude obnažený pôdny pokryv a minimalizovať odlesnenie.
 25. V styku s vodou a pri mechanickom namáhaní sú deluviálne suty citlivé na rozbredanie. Pri častých pojazdoch stavebných mechanizmov je potrebné tieto zeminy chrániť vhodnou ochrannou vrstvou.
 26. Počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť monitoring deformácií horninového prostredia.

Razený tunel

Proti riziku nestability kleny, čelby a stien výrubu tunela treba dodržať nasledovné opatrenia:

27. Dôsledne dodržiavať technologickú disciplínu,
28. Úvodný úsek razeného tunela bude raziť pod ochranou mikropilótového dáždnika
29. V úsekoch tvorených tektonitmi charakteru zeminy a v úsekoch tvorenými poloskalnými horninami dôsledne zachytávať všetky prítoky podzemnej vody a sústredene ich odvádzať drenážnym potrubím tak, aby voda nemohla degradovať geotechnické parametre hornín najmä v počve tunela a zamedzilo sa tak rozbredaniu hornín pri pojazdoch mechanizmov,
30. Zamedziť únikom technologickej vody,
31. V prípade výskytu sústredených prítokov z konkrétneho miesta (klenba, steny, počva tunela) utesniť horninové prostredie a významne zredukovať prítok do tunelovej rúry - práce budú realizované podľa schváleného samostatného technologického postupu, spracovaného počas prípravy v zmysle požiadavky Navrhovateľa (tzv. hydrogeological excavation code – HEC, SoH, príloha č. 9),
32. Prijatť opatrenia na zamedzenie vysýpania úlomkovitých hornín, najmä tektonicky porušených vápencov resp. slieňovcov a siltovcov – je možné uplatniť aplikáciu horninového piliera, ihľovanie, injektáž klenby tunela, prikotvenú ochrannú sieť a podobne. Jedná sa najmä o drvené zlomové poruhy vo vápencovom horninovom komplexe,
33. Počas výstavby dôsledne dodržiavať používanie ekologicky odbúrateľných mazív pre zamedzenie rizika zavlčenia znečistenia do okolitého horninového prostredia.
34. Chemicky nebezpečné látky sa nesmú skladovať v medziskladoch v tuneli,

35. V úsekoch, kde sa očakávajú prechody významných zlomových porúch s možnými veľkými prítokmi podzemnej vody realizovať v predstihu prieskumné horizontálne predvrty, ktoré budú následne vybavené zhlavím s meraním tlaku a možnosťou dodoberania vzorky podzemnej vody (ventil a manometer).

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd pred nepriaznivými účinkami výstavby a prevádzky diaľnice

Opatrenia pre ochranu povrchových vôd:

36. Zabezpečiť čistenie banskej vody (znečistená horninová voda) vytekajúcej z tunela počas jeho razenia umiestnením sedimentačných nádrží a odlučovačov ropných látok na portáloch a prečistenú vodu odvádzať do príslušných recipientov (povrchových tokov) pri dodržaní limitov kvality vôd v zmysle platnej legislatívy.
37. Plochu stavebnej jamy (zariadenie staveniska) pri oboch portáloch po obvodě opatriť odvodňovacím žľabom a zbierané vody cez spoločnú sedimentačnú nádrž a odlučovač ropných látok (zostava sa použije aj pre čistenie banskej vody počas razenia) odvádzať spoločne s bankskými vodami do príslušného recipientu.
38. Zostava na čistenie vôd musí pozostávať zo sedimentačnej nádrže k oddeleniu pevných častíc, odlučovačom ropných látok (ORL) a úpravou pH s automatickým dávkovaním chemikálií. Na odtoku z ORL musí byť meraná kvalita odpadovej vody, parametre vyčistenej odpadovej vody pred vypustením do recipientu musia spĺňať stanovené požiadavky.
39. Riešiť zaústenie prečistených bankských vôd počas razenia tunela a vôd zo zariadenia staveniska na západnom portáli do Váhu, avšak regulovaným vypúšťaním, na východnom portáli do bezmenného potoka bez obmedzenia, na základe Rozhodnutia Okresného úradu Ružomberok, vyplývajúceho z vodoprávneho konania.
40. Počas prevádzky riešiť zaústenie vôd z kanalizácie diaľnice (voda z vozovky diaľnice, tunelových rúr a spevnených plôch pred západným portálom) a zaústenie horninovej vody od západného portálu až do toku Váhu vzhľadom na to, že Kamenný potok nemá v súčasnosti dostatočnú retenčnú kapacitu, na základe Rozhodnutia Okresného úradu Ružomberok, vyplývajúceho z vodoprávneho konania.
41. Vodu z čistenia tunela, prípadne vodu z hasenia požiaru v tuneli a uniknuté nebezpečné kvapaliny v prípade havárie v tuneli zachytiť v akumulačnej havarijnej nádrži a odvieť na likvidáciu autorizovanou firmou.
42. Pri návrhu mostov a priepustov križujúcich povrchové toky rešpektovať podmienky pre priechodnosť povodňových prietokov (Q100).
43. V rámci úpravy tokov minimalizovať zásah do brehov, ak to nie je nevyhnutné, neumiestňovať piliere mostov do ich koryta.
44. Navrhované úpravy vodných tokov riešiť ekologicky prijateľným spôsobom, čím sa vytvoria predpoklady pre vytvorenie priestorovo heterogénneho prostredia, ktoré je jednou z kľúčových podmienok existencie rozmanitých a stabilných spoločenstiev.
45. Počas prevádzky riešiť odvádzanie zrážkových (odpadových) vôd z vozovky diaľnice a odpočívadla do recipientov (povrchových tokov) kanalizáciou, odpadové vody prečisťovať odlučovačmi ropných látok.
46. Stavebné dvory neumiestňovať v tesnej blízkosti povrchových tokov, resp. zabezpečiť spevné plochy pred únikom znečisťujúcich látok (ropné latky zo stavebných mechanizmov a pod.) do odvodňovacích priekop a žľabov.

47. Ochranu povrchových vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky je potrebné zabezpečiť disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.
48. Pre riešenie havarijných situácií musí byť na stavbe (v každom stavebnom dvore) zriadený havarijný sklad a v Havarijnom pláne stavby musia byť stanovené postupy pre riešenie jednotlivých havarijných stavov.
49. Zabezpečiť doplnenie a pokračovanie prebiehajúceho monitoringu povrchových vôd vrátane sledovania možného ovplyvnenia režimu dotknutých tokov v trase tunela, a to bezmenného toku v eróznej ryhe km cca 3,0, bezmenného toku v sedle pod Čebraťom v km cca 4,0, Kamenného potoka, bezmenného potoka pri pôvodnom západnom portáli tunela Čebrať (v oblasti VZ Staré Lazy) a bezmenného potoka zo severnej strany sedla pod Čebraťom smerom k východnému portálu tunela Čebrať (prítok Likavky), pričom už v súčasnosti pre zabezpečenie sledovania drenážneho vplyvu tunela v etape pred výstavbou na uvedené vodné toky boli vybudované dočasné merné prepady P1 až P4 (okrem potôčika v sedle pod Čebraťom, ktorý sa stráca v sutine), s automatickým sledovaním prietoku na vodnom toku. Prietoky na uvedených prepadoch systematicky sledovať a zaradiť ich do komplexného geotechnického monitoringu tunela počas výstavby aj prevádzky.
50. Zahnúť do monitoringu lokálny zdroj vody zásobujúci dva domy označený ako prameň č. 31.
51. Pre stupeň projektovej dokumentácie k stavebnému konaniu aktualizovať „Primárne posúdenie nového infraštruktúrneho projektu „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová“ podľa čl. 4.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode, RSV)“.

Opatrenia pre ochranu podzemných vôd:

52. Sledovať režim podzemných vôd v monitorovacích vrtoch vybudovaných v rámci geotechnického monitoringu v oblasti západného portálu a v oblasti koridoru trasy diaľnice vo variante V0 a doplniť informácie do čiastkového monitorovacieho systému, ktoré je vo vlastníctve Zhotoviteľa stavby.
53. Pokračovať resp. začať v systematickom monitoringu zachytených prameňov využívaných ako vodárenské objekty (VZ Stará Hrboltová, VZ Staré Lazy, VZ Likova lom, prameň Hubert, prameň č. 31).

V HG podrajónoch **VH 11** Kvartér sedimentov Váhu s medzizrnovými podzemnými vodami, ktorý je výstavbou a prevádzkou diaľnice dotknutý na začiatku a konci spoločných úsekov posudzovaných variantov, **VH 31** Paleogén pod Chočskými vrchmi s puklinovými podzemnými vodami, ktorý je výstavbou a prevádzkou diaľnice dotknutý v úseku od križovatky Likavka po premostenie rieky Váh pred Ivachnovou v spoločnom úseku posudzovaných variantov a v **VH 60** Mezozoikum medzi Ľubochnou a Ružomberkom s dominantnými krasovo - puklinovými podzemnými vodami, ktorý je výstavbou a prevádzkou diaľnice dotknutý v úseku od premostenia rieky Váh za Hubovou po križovatku Likavka sú potrebné nasledovné opatrenia:

54. Pri realizácii hĺbkových základov mostov a výkopov stavebných jám, drénov, výkopov zárezov, odvodňovacích vrtoch a štrkových stien ktoré budú zasahovať do zvodneného kolektora zabezpečiť zamedzenie úniku znečisťujúcich látok zo stavebných mechanizmov ich dôslednou údržbou.

55. Zabezpečiť pokračovanie prebiehajúceho monitoringu kvality podzemných vôd počas výstavby a prevádzky.
56. Ochranu podzemných vôd pred znečistením počas výstavby a prevádzky zabezpečiť aj disciplínou na stavbe, príslušnou dokumentáciou na riešenie havárií a prevádzkovou dokumentáciou.

V HG podrajóne **VH 60** Mezozoikum medzi Ľubochňou a Ružomberkom s dominantnými krasovo - puklinovými podzemnými vodami, ktorý je výstavbou a prevádzkou diaľnice dotknutý v úseku od premostenia rieky Váh za Hubovou po križovatku Likavka, navrhujeme nasledovné opatrenia:

57. V úseku tunela realizovať kontrolné predvrty zo severnej tunelovej rúry s inštaláciou manometrov s doplnením vodárenských objektov a okolitých monitorovacích vrtov do systematického monitoringu,
58. Dodržiavať štandardné pracovné a bezpečnostné postupy počas razenia tunela, aby sa eliminoval vplyv stavebnej činnosti na podzemné vody.

Opatrenia na ochranu podzemných vôd počas výstavby a prevádzky diaľnice v spoločnom PHO 2. stupňa VZ Staré Lazy:

59. Pri prácach v PHO preukázať tesnosť nádrží na pohonné hmoty a hydraulické zariadenia, havarijný plán a prostriedky na odstránenie prípadnej havárie v PHO,
60. Pri stavebných prácach je potrebné zamedziť priamemu vniknutiu znečisťujúcich látok zo strojov do zvodneného kolektora, resp. priamo do podzemných vôd v PHO, pričom je potrebné, aby zhotoviteľ stavby v rámci havarijného plánu mal k dispozícii prostriedky na odstránenie ropných látok (zabezpečenie čerpadiel na odčerpávanie znečistenej vody, zabezpečenie sorbentov na odstránenie znečisťujúcich látok zo zemín a podzemnej vody - vapex, a pod.) a prostriedkov na odstránenie znečistenej zeminy (zabezpečenie odstránenia a likvidácie znečistenej zeminy na riadenú skládku odpadov),
61. Požadovať od zhotoviteľa tunela preukázanie vhodnosti materiálov použitých pri výstavbe diaľnice v úsekoch PHO vodných zdrojov,
68. Pre eliminovanie vplyvu navrhovanej činnosti na podzemnú vodu v oblasti navrhovaného tunela Čebrať, bol spracovaný návrh "Technologického postupu pre razenie a zabezpečovanie tunela Čebrať" (HEC) uvedený v prílohe č. 9 správy s tým, že podrobný technologický postup vypracuje konkrétny Zhotoviteľ podľa schváleného realizačného projektu, vlastných skúseností a použitej technológie.

Opatrenia na ochranu ovzdušia

69. Pre zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko – organizačnými opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie vyššie spomínaných vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru. Intenzitu znečistenia je možné minimalizovať opatreniami, ktoré sú charakterizované v prílohe č.3 k vyhláske MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. V časti II. Všeobecné technické požiadavky a všeobecné podmienky prevádzkovania sa požaduje pri činnostiach, pri

- ktorých môžu vznikajú prašné emisie využiť technicky dostupné prostriedky s ohľadom na primeranosť nákladov na obmedzenie prašných emisií.
70. Zariadenia na výrobu, úpravu, dopravu prašných materiálov zakapotať. Ak nemožno zabezpečiť prachotesnosť, je potrebné prašnosť v čo najväčšej miere obmedzovať.
 71. Používať strojové a technické vybavenie prispôsobené sypanému materiálu, napríklad uzatváracie drapáky,
 72. Pri plnení síl prašnými látkami (napr. cement) zachytávať vytláčaný vzduch pomocou airbagov alebo ho odvádzať na odprašenie.
 73. Počas prepravy prašných materiálov musí byť prepravovaný materiál zakrytý, ak nie je prašnosť obmedzená dostatočnou vlhkosťou prepravovaného materiálu.
 74. Dopravné cesty a manipulačné plochy pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie rozprašovaniu alebo obmedzenie rozprašovania.
 75. Pri skladovaní a skládkovaní prašných materiálov je potrebné vykonať opatrenia, ako napríklad:
 - Skladovať prašné materiály najmä v silách,
 - Zastrešiť a uzatvoriť sklad prašných materiálov zo všetkých strán,
 - Zakryť povrch skladovaných a skládkovaných prašných materiálov.
 - Udržiavať potrebnú vlhkosť povrchu uskladnených prašných materiálov.
 76. Realizované opatrenia musia zabezpečiť nevyhnutnú možnosť manipulácie s materiálom s ohľadom na konkrétny technologický proces.
 78. Zabezpečiť aby prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne neboli prekračované.
 79. Pre zlepšenie podmienok v blízkosti novovybudovanej diaľnice a za účelom zníženia prašnosti je potrebné a účelné ihneď po výstavbe diaľnice zatravníť novovzniknuté svahy a zárezy diaľnice a následne realizovať vegetačné úpravy, ktoré zahŕňajú výsadbu kríkovej a stromovej zelene. Vegetačné úpravy na svahoch komunikácie budú ochraňovať svahy pred eróziou a zároveň budú mať protiechalačnú funkciu zachytávania prachu a exhalátov z dopravy.
 80. Vo vzťahu k ovzdušiu ako determinantu zdravia musí byť snahou znižovanie produkcie emisií hlavne z prízemných líniových zdrojov ako aj zo statickej dopravy. V celospoločenskom meradle sa uskutočňuje trend ekologizácie vozového parku a dopravy (EURO 1 až 6) a trend používania menej škodlivých pohonných hmôt v budúcnosti aj tzv. čistej energie.

Opatrenia na ochranu obyvateľstva pred hlukom

Počas výstavby diaľnice sa budú používať ťažké mechanizmy, ktoré emitujú zvuk niekedy až na úrovni 80 – 90 dB. Pri súčasnej práci viacerých strojov môže byť dosahovaná hladina hluku aj vyššia. V súlade so Smernicou Rady 70/157/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel (zmenená a doplnená smernicou 2007/34/ES) môžu nákladné automobily, používané na stavbách emitovať (podľa výkonu motora) do 80 dB(A). Aj za predpokladu, že zhotoviteľ disponuje najmodernejším vybavením na stavbu, nie je pravdepodobné dodržanie imisných limitov hluku, ktoré sú definované Vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. V jej prílohe v článku 1.7 sa konštatuje:

„V pracovných dňoch od 7:00 do 21:00 h a v sobotu od 8:00 do 13:00 h sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch. V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie podľa tabuľky č. 2. uvedenej vyhlášky (korekcie na špecifický hluk – zvlášť rušivý hluk, tónový hluk, bežný impulzový hluk, vysoko impulzový hluk a vysoko energetický impulzový hluk).“

81. Hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 – 21:00,
82. Počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 – 13:00,
83. Stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahnúť prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

Počas prevádzky v riešenom projekte stavby diaľnice D1 sa podľa priebehu izofón hluku predpokladá prekračovanie hluku vo viacerých lokalitách, preto treba realizovať navrhované primárne protihlukové opatrenia.

84. Protihlukové steny musia byť min kategórie B3 vzduchovej nepriezvučnosti ($DLR > 24$ dB), v prípade pohltivých stien aj kategórie A3 zvukovej pohltivosti (DLa od 8 do 11 dB).
85. V obci Likavka okrem primárnych protihlukových opatrení vykonať aj sekundárne protihlukové opatrenia v podobe fasádnych úprav domov, ktoré sa nachádzajú pri ceste I/59 a u ktorých je prekročenie limitu hluku spôsobené hlavne premávkou po ceste I/59.
86. V rámci hlukovej štúdie je na konci úseku D1 Hubová – Ivachnová v km 15,300 – 15,600 navrhnutá protihluková stena. Nakoľko sa zástavba v obci značne rozšírila, uvedená PHS nebude mať dosah na celú zastavanú lokalitu. V záujme ochrany zdravia obyvateľov zrealizovať protihlukové opatrenia za km 15,600.
87. V obci Ivachnová je potrebné uvažovať so sekundárnymi protihlukovými opatreniami pre prvý stavebný rad domov ležiacich pri ceste I/18 pretože táto cesta bude po vybudovaní diaľnice hlavným nechráneným zdrojom hluku. Primárne protihlukové opatrenia tu nie je možné adekvátne realizovať.
89. Aktualizovať hlukovú štúdiu v rámci územného konania.
90. Vykonávať naďalej monitoring hluku počas výstavby, po jej ukončení vykonať monitoring hluku na potvrdenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení.
91. Dôsledne a pravidelne vykonávať objektivizáciu a hodnotenie hluku a následne zabezpečiť ďalšie dodatočné protihlukové opatrenia tak, aby expozícia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty, prípadne sa vylúčilo riziko výskytu porúch zdravia hluku ľudí z tejto fyzikálnej noxy.
92. Posúdiť opodstatnenosť a účinnosť protihlukovej galérie (tj. obojstrannú + stropnú protihlukovú stenu) v km 1,8 - po portál. Táto galéria musí byť vhodne zakomponovaná do okolitého prírodného prostredia ako zelená PHS. Na základe výsledku a opodstatnenosti zväžiť jej realizáciu.

Opatrenia na ochranu pôdneho fondu

93. Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle metodického usmernenia

- Ministerstva pôdohospodárstva č. 2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie.
94. V prípade, že sa skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HHPP) bude nejaký čas deponovať, je zhotoviteľ povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následné rozprestretie na vopred určené pozemky podľa bilancie skrývky HHPP.
 95. Nepoužiteľnú zeminu je zhotoviteľ stavby povinný uložiť na povolenú trvalú skládku.

Opatrenia na ochranu bioty

Zmierňujúce opatrenia na predmety ochrany a na územia Natura 2000:

96. spriechodniť všetky bariéry na definovaných migračných trasách,
97. na zmiernenie mortality cicavcov na diaľnici okrem oplotenia diaľnice a pravidelných kontrol stavu oplotenia najmä v miestach kde je predpoklad migrácie šeliem (medveď a rys) sledovať mortalitu cicavcov a v prípade potreby po dohode so ŠOP prijímať účinné opatrenia.
98. zabezpečiť ochranu malých tokov v okolí stavby,
99. vykonávať monitoring využívania podchodov a vyhodnocovať ich účinnosť pre cieľové druhy.
100. monitorovať ovplyvnené druhy a biotopy pred, počas a najmenej 1 rok po uvedení hodnoteného úseku D1 do prevádzky. Výsledky každoročne poskytovať ŠOP SR vo vzájomne dohodnutej forme.
101. Zásahy do Váhu realizovať mimo obdobia neresu hlavátky (apríl, máj). Na základe konzultácií so ŠOP SR, umiestniť na mostoch cez Váh steny / siete zabraňujúce kolíziám vtákov a netopierov s dopravnými prostriedkami.
102. Biologicky a ekozozologicky hodnotné biotopy v blízkosti novej trasy oplotiť počas výstavby nepriehľadným plotom (ochrana pred poškodením).
103. Sledovať šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín v dotknutom území trvalého a dočasného záberu počas výstavby a minimálne počas 1 roka od skončenia výstavby. Podľa potreby/výsledkov rozšíriť monitoring počas prevádzky aj na ďalšie 2 roky. Frekvencia sledovania aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie v súlade s Prílohou č. 2 vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu. Venovať zvýšenú pozornosť hodnotným biotopom vyskytujúcim sa v trvalom a dočasnom zábere stavby a sledovať ich stav už počas výstavby a v prípade potreby operatívne zasahovať, aby sa redukcia významných biotopov udržala len v rozsahu pôsobenia priamych vplyvov. Reálne totiž možno predpokladať nepriame ovplyvnenie všetkých dotknutých biotopov kolonizáciou expanzívnych druhov rastlín, hrozí riziko vzniku nových ruderalných biotopov.
104. Inštalovať vtáčie búdky pre dotknuté druhy vtákov, podrobnosti dohodnúť so ŠOP SR.
105. Pri razení a prevádzkovaní diaľničného tunela znečistené vody nesmú unikať ani sa nemôžu odvádzať do podlažia.
106. Ak sa pri razení tunela objavia jaskynné priestory, musí sa zabezpečiť odvetranie tunelov na povrch, aby sa znečisteným vzduchom nezmenilo jaskynné ovzdušie a nenarušili biotopy jaskynnej fauny.

107. V lokalite Ivachnová Lazy po dohode so ŠOP SR zrealizovať 4 m vysokú clonu za účelom ochrany vtáctva.
108. Úsek diaľnice D1 Hubová-Ivachnová zabezpečiť hustejším pletivom.
109. Nespevnené plochy trvalého záberu vysadiť druhmi domácich drevín, ktoré svojim habitátom neumožňujú hniezdenie vtáctva. Porasty kríkov budú vysadené v plnom zápoji s cieľom minimalizovať otvorené trávnaté plochy.
110. V prípade požiadavky štátnej správy pre oblasť ochrany prírody dopracovať/zaktualizovať primerané posúdenie tak, aby jeho vyhodnotenie významnosti vplyvov D1 Hubová-Ivachnová na dotknuté územia sústavy Natura 2000 bolo jednoznačné.
111. Výruby lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene sa musí uskutočniť prednostne v mimovegetačnom období a len v nevyhnutnom rozsahu,
112. Dreviny v blízkosti stavby je potrebné chrániť pred možným mechanickým poškodením, napr. debnením.
113. Minimalizovať zásah do brehových porastov a obmedziť devastáciu brehov,
114. Pri menších vodných tokoch zabezpečiť minimálnu podchodnú výšku – 2,60 m,
115. Stavebné dvory umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou,
116. Pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu a manipulačné pásy,
117. V projekte organizácie výstavby prístupové komunikácie situovať mimo cenné územia,
118. Po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou a rekonštruovať narušené brehové porasty,
119. Zeminu na zahumusovanie svahov a plôch diaľnice použiť len z ošetrovaných skládok, s cieľom zamedzenia ďalšieho šírenia invázných a expanzívnych rastlín zo semien obsiahnutých v zemi,
120. Výsadbu drevín realizovať z pôvodných domácich drevín a z miestnych sadovníckych zariadení a škôlok,
121. Pre nové výruby drevín vypracovať inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín,
122. Vykonať rekultiváciu a revitalizáciu území, ktoré boli zničené alebo poškodené prípravnými prácami v r. 2009 – 2010 na základe konzultácií so ŠOP SR.
123. Biologicky a ekozozologicky hodnotné biotopy v blízkosti stavby oplotiť počas výstavby nepriehľadným plotom (ochrana pred poškodením).
124. Venovať zvýšenú pozornosť hodnotným biotopom a sledovať ich stav už počas výstavby a v prípade potreby operatívne zasahovať, aby sa redukcia významných biotopov udržala len v rozsahu pôsobenia priamych vplyvov. Reálne totiž možno predpokladať nepriame ovplyvnenie všetkých dotknutých biotopov kolonizáciou expanzívnych druhov rastlín, hrozí riziko vzniku nových ruderalných biotopov.
125. Zabezpečiť sledovanie šírenia invázných a synantropných druhov rastlín v celom území dotknutom výstavbou D1, hlavne na násypoch a na miestach výstavby diaľnice D1 v ÚEV Váh minimálne počas 1 roku od skončenia výstavby. Podľa potreby/výsledkov rozšíriť monitoring počas prevádzky aj na ďalšie 2 roky. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nutné zabezpečiť ich odstraňovanie tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu podľa postupov v súlade s Prílohou č. 2 Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky z 9. januára 2003 č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 z.z. o ochrane prírody a krajiny.

126. V miestach jarnej migrácie obojživelníkov je potrebné upraviť ich migračné koridory inštaláciou plastových zábran na základe aktuálnych poznatkov a požiadaviek pracovísk Štátnej ochrany prírody SR. Sledovanie migrácie na jar musí byť dostatočne časté, aby mohli byť mobilné zábrany na kritických úsekoch použité operatívne. Takýmto opatrením sa predíde kolíziám obojživelníkov s motorovými vozidlami a stavebnými mechanizmami. Uvedené sa týka aj dočasných komunikácií.
127. Po dohode so ŠOP SR na mostoch č. 201-00 v km 0,411-0,849, č. 216-00 v km 12,309-12,910, SO 203-00 a SO 204-00 v km 1,601-1,739 a v km 1,800-2,124 severozápadne od Hrboltovej použiť zábrany z vhodného typu pletiva odskúšaného úspešne na iných úsekoch diaľnice na Slovensku alebo iných zábran, ktoré efektívne znížia riziko kolízií vtáctva s vozidlami. Okrem toho, kvôli zvýšeniu viditeľnosti prekážky najmä v období hmiel, odporúčame na mosty inštalovať reflexné prvky.
128. Monitoringu mortality živočíchov v období minimálne 1 rok po sprevádzkovaní úseku diaľnice a následne v prípade potreby prijať technické opatrenia na zmiernenie zisteného negatívneho dopadu (napr. zmena typu oplatenia a pod.). V prípade zistenia významnejších vplyvov ako boli predpokladané je možné monitoring cielene predĺžiť o nevyhnutne potrebný čas.
129. U objektov priechodnosti pre živočíchy dodržať požadované rozmery a parametre týchto prechodov, aby bola migrácia zabezpečená. Pre vydrú riečnu je potrebné, aby aj mostné prechody ponad vodné toky boli realizované v takom technickom riešení, ako bolo navrhované a priebežne konzultované s príslušnými správami ŠOP SR.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny

130. Zrekultivovať územie, ktoré bolo odlesnené a odhumusované a prinavrátiť plochy do pôvodného stavu a podľa pripomienok Štátnej ochrany prírody.

Organizačné a prevádzkové opatrenia

131. Vypracovať plán organizácie výstavby, havarijné plány, manipulačné a prevádzkové poriadky, programov odpadového hospodárstva, organizačných smerníc na ochranu zdravia a bezpečnosti, prípadne ďalších. Súčasťou plánov je aj materiálo-technické vybavenie na ich realizáciu.
132. V priebehu výstavby dodržiavať požadovanú technologickú disciplínu pri jednotlivých stavebných prácach i pri údržbe mechanizmov, dodržiavať hranicu záberu stavby, realizovať sieť dočasných oplatení vo vytypovaných úsekoch staveniska, včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami, spevnením plôch pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov, so zamedzením možnosti znečistenia podlažia a príľahlých tokov, očistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na príľahlé cesty, nepretržitým udrzovaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti) a zabezpečením dokonalého odvedenia zrážkových i podzemných vôd zo staveniska.
133. V etape výstavby musí byť na stavbe zriadený environmentálny dozor, ktorý bude dohliadať na dodržiavanie podmienok stavebného povolenia vo vzťahu k životnému prostrediu, t.j. k dodržiavaniu podmienok ochrany ovzdušia, hluku, vôd a v prípade našej stavby najmä ochrany vzácnych, citlivých biotopov a druhov flóry a fauny v chránených územiach aj mimo nich.

134. Priestory zariadenia staveniska a portálov oplotiť.

Iné opatrenia

Požiadavky dotknutých obcí

135. do zahájenia rozšírenej výrobnjej činnosti závodu SCP MONDI (mondi ECO PLUS a MONDI 2000) naprojektovať a zrealizovať skapacitnenie a rozšírenie cesty prvej triedy I/18 od plánovanej križovatky D1 Ivachnová v staničení diaľnice D1 v 13,5 km po križovatku ciest prvej triedy I/18 s budúcou rýchlostnou cestou R1 východ. Na zabezpečenie obchvatu obce Likavka a presmerovanie tranzitnej nákladnej dopravy mimo obec Likavka.
136. v ďalšom stupni projektovej prípravy vypracovať realizačný projekt primárnych a sekundárnych protihlukových opatrení v dotknutých obciach, a počas výstavby tieto protihlukové opatrenia aj zrealizovať. Sekundárne protihlukové opatrenia realizovať bezodkladne.
137. umiestniť monitorovací bod na dom čp.365 v lokalite Likavka (km 7,5) a monitorovať hluk po dobu troch rokov prevádzky diaľnice.
138. protihlukové opatrenia:
- Hrboltová, km 1,830-1,990, predĺžiť protihlukovú stenu od km 1,780 a navýšiť PHS na 3 m.
 - Likavka od km 6,200 na vetvu vpravo po okružnú križovatku doplniť protihlukovú bariéru vo výške 4 m kvôli IBV Strelnica.
 - Likavka na križovatkovej vetve vpravo od km 6,600 predĺžiť protihlukovú bariéru až ku okružnej križovatke a následne predĺžiť až na km 7,750.
 - Martinček od km 9,200 po km 9,990 realizovať súvislú protihlukovú bariéru bez prerušenia v km 9,470 s výškou bariéry 5 m.
 - Lisková od km 10,800 po km 11,750 zvýšiť protihlukovú bariéru na 5 m.
 - Lisková od km 10,400 po km 11,100 doplniť ľavostrannú protihlukovú bariéru za účelom ochrany chatovej a záhradkárskej oblasti.
139. vypracovať analýzu skapacitnenia, rozšírenia a zvýšenia bezpečnosti na jestvujúcej ceste I/18 v Ružomberku, I/59 v Ružomberku i Likavke a na základe jej záverov:
- upraviť križovatky ciest I/18 a I/59 (pri Mondi a smer Dolný Kubín).
 - navrhnuť úpravu systému svetelnej signalizácie na ceste I/18 a I/59.
 - po vypracovaní a vyhodnotení analýzy prípadne vybudovať odbočovacie pruhy do obce Štiavnička a Liptovské Sliache.
140. vybudovať inteligentné bezpečné prechody pre chodcov na jestvujúcich prechodoch na cestách I/18 a I/59 v lokalitách:
- Obec Švošov pri premostení na cestu I/18 do Ľubochna, 1 ks
 - Obec Hubová, cesta I/18 na začiatku obce smerom od Žiliny a pri lavičke pre peších do obce Švošov, 2 ks
 - Mesto Ružomberok, na ceste I/18 pri čerpacej stanici Shell, pri lavičke pre peších do MČ Rybárpole, pri poliklinike a ÚVN Ružomberok, z ulice Mostová cez cestu I/18 na hlavnú vlakovú a autobusovú stanicu, z ulice Zarevúca cez cestu I/18 na hlavnú vlakovú a autobusovú stanicu. Na križovatke ciest I/18 a I/59 (Mondi), z ulice Za dráhou cestu I/59 do nákupného centra. Spolu 7 ks.

- Obec Likavka, pri motoreste Hubertus a diaľnici D1, pri autobusovej zastávke Koliba, a na križovatke ciest I/18 a cesty nižšieho významu pri autobusovej zastávke Rázcestie, spolu 3 ks.
141. Vybudovať chodníky pre chodcov a cyklistov za účelom zvýšenia bezpečnosti chodcov v miestach medzi prechodmi pre chodcov, aby chodci a cyklisti na svoj presun nevyužívali teleso cesty za podmienky majetkového zabezpečenia pozemkov zo strany obce:
 - Rozšírenie a dobudovanie pravostranného chodníka od začiatku katastra obce Hubová až po inteligentný prechod chodcov pri lavičke pre peších do obce Švošov.
 - Vybudovanie chodníka v obci Likavka od začiatku hranice obce pri motoreste Hubertus po križovatku ciest nižšieho významu a ďalej až po autobusovú zastávku Rázcestie, ďalej na časť cesty I/18 medzi dvomi inteligentnými prechodmi pre chodcov v obci, kde nie je vybudovaný chodník pre peších.
 142. vykonať pasportizáciu komunikácií a objektov dotknutých stavbou pred zahájením prác na zmene navrhovanej činnosti, najneskôr do piatich mesiacov od právoplatnosti záverečného stanoviska.
 143. miestne komunikácie a všetky ostatné objekty dotknuté stavbou diaľnice uviesť do pôvodného stavu.
 144. odstrániť havarijný stav potoka Likavčanka zabezpečením úpravy jeho dočasného premostenia i staveniska SD 00-009-SO č.210 spolu s tým vyčistiť a spriepustiť potok Likavčanka v riečnom kilometri 2,5 až 3,9, a sfunkčoniť sedimentačnú nádrž. A po odstránení staveniska i dočasného premostenia ho uviesť do pôvodného stavu.
 145. navrhnuť technické riešenie odstránenia priameho spojenia statických oporných prvkov na základy rodinných domov, a odstránenia vibrácií na ceste I/59 v obci Likavka, čím sa požaduje odstrániť vibrácie a praskanie domov.
 146. opraviť cesty zničené používaním staveniskovej dopravy.
 147. okamžité zahájenie mobilizácie a ďalších prác na variante V2, v zmysle dodatku č. 7 k ZoD. Požaduje sa plnenie zverejneného harmonogramu výstavby tak, aby bol termín dostavby diaľnice dodržaný. Pre účely stavebného konania spracovať podrobný plán organizácie výstavby v zmysle § 9 ods. 1 písm. i) Vyhlášky MŽP SR č. 453/2000 Z.z..
 148. vykonávať opatrenia a postupy v zmysle hydrogeologického postupu prác na eliminovanie rizika a zabránenie strát podzemných a povrchových vôd.
 149. po dohode s obcami zachovať pre trvalé užívanie niektoré časti z nasledovných dočasných staveniskových komunikácií, tie opraviť a opatriť živícnym povrchom, medzi obcou Švošov a MČ Hrboltová, medzi obcami Likavka a Lisková pozdĺž telesa diaľnice, medzi obcami Likavka, Martinček a Lisková, ktoré následne budú slúžiť ako miestne komunikácie príslušného katastra obce, a budú v ich správe.
 150. rešpektovať areál „Pod Lipou“ a minimalizovať staveniskovú dopravu v jeho okolí, v prípade poškodenia uviesť do pôvodného stavu.

Stavenisková doprava

151. Vylúčiť staveniskovú dopravu cez intravilány obcí v nočných hodinách a počas dní pokoja.
152. Dočasnú prístupovú cestu DP-4 v intraviláne obce Hrboltová nevyužívať pre výstavbu diaľnice.
153. Prístupovú cestu DP-4 ukončiť na ulici Záskanie a využívať ju len po most 204-00.

154. Trvalú prístupovú cestu TP-1 alebo TP-2 upraviť len pre naplnenie požiadaviek pre prístup záchranných zložiek a zložiek na zabezpečenie prevádzky tunela.
155. Nevyužívať prístupové cesty TP-1 resp. TP-2 pre staveniskovú dopravu.
156. Zakresliť náhradné poľné cesty do situácií v rámci dokumentácie DÚR.
157. Prístupovú cestu SO 142-01 v ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie riešiť mimo otočky autobusu v obci Hrboltová. Otáčanie staveniskovej dopravy na mieste otočky autobusu nie je vhodným a bezpečným riešením a je treba nájsť nové, bezpečné a menej rušivé riešenie.

Práca s verejnosťou

158. Od zahájenia prác na dokumentácii pre územné rozhodnutie až do doby a jedného roka po uvedení diaľnice do prevádzky organizovať verejné stretnutia navrhovateľa s obcami, minimálne 1 x za 6 mesiacov za účasti hlavného projektanta a dodávateľa stavby. Verejnosť o verejnom stretnutí informovať 10 pracovných dní vopred, prostredníctvom obce.
159. Zverejniť kontaktné údaje na pracovníka určeného pre riešenie sťažností.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová, zmena trasy diaľnice“, jej rozsah, lokalitu jej umiestnenia a využívanie územia plánovanej výstavby v súčasnosti, rozsah a charakter jej predpokladaných vplyvov, odporúčame pokračovať v programe monitorovania počas výstavby a prevádzky, s tým že Projekt monitoringu bude aktualizovaný na základe tohto záverečného stanoviska a v zmysle technického predpisu TP 050 (pôvodne 13/2011) „Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie“ (MDVRR SR, 10/2011; účinnosť od: 01.12.2011), ktorá predstavuje integrujúci dokument pre jednotný prístup k návrhu, realizácii a vyhodnocovaniu monitoringu vplyvov výstavby a prevádzky dopravných stavieb na životné prostredie.

Monitoring horninového prostredia

Pre monitoring horninového prostredia sa pred výstavbou už realizoval a počas výstavby aktívne prebieha vo forme geotechnického monitoringu a to podľa schváleného projektu, ten je potrebné aktualizovať pre vybraný variant vrátane portálových častí tunelového úseku.

Monitoring pôd

Monitoring pôd v etape pred výstavbou a v etape počas výstavby diaľnice vykonáva Štátny geologický ústav Dionýza Štúra o čom boli navrhovateľovi stavby (NDS, a.s.) doručené aj Ročné správy za roky 2009, 2014 a 2015. V monitoringu sa bude pokračovať počas výstavby a aj počas prevádzky diaľnice D1. Projekt monitoringu je potrebné aktualizovať pre vybraný variant v zmysle technického predpisu TP 050.

Monitoring hluku

Monitoring hluku v období pred výstavbou a počas výstavby zrealizoval Zdravotný ústav so sídlom v Ostrave v rokoch 2009 (pred výstavbou) a v rokoch 2014 a 2015 (pred a počas výstavby). Z výsledkov doterajšieho monitoringu hluku je zrejmé, že počas výstavby diaľnice dochádzalo k prekračovaniu limitov hluku v dennej, večernej aj nočnej dobe najmä v meracích miestach v blízkosti lokalít, kde práve prebiehala výstavba objektov diaľnice a v blízkosti cesty I/18 a I/59, ktoré boli využívané ako prístupové komunikácie ku stavbe. Odporúča sa naďalej vykonávať monitoring hluku

počas výstavby. Po ukončení výstavby vykonať monitoring hluku na overenie účinnosti zrealizovaných protihlukových opatrení. Projekt monitoringu je potrebné aktualizovať.

Monitoring imisí

Monitoring imisí znečisťujúcich látok pred výstavbou diaľnice D1 Hubová – Ivachnová zrealizoval Zdravotný ústav so sídlom v Ostrave v rokoch 2009 (pred výstavbou) a v rokoch 2014 a 2015 (počas prvého a druhého roku výstavby).

Porovnaním nameraných hodnôt koncentrácií znečisťujúcich látok s limitnými hodnotami podľa platnej legislatívy je zrejmé, že počas merania nedochádzalo k prekročovaniu povolených limitov. Hodnoty koncentrácií PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, CO a aj benzénu sú vyššie vo vykurovacom období, naopak koncentrácia ozónu vo vykurovacom období je nižšia.

Odporúča sa pokračovať v sledovaní kvality ovzdušia počas výstavby diaľnice aj po skončení výstavby. Projekt monitoringu je potrebné aktualizovať.

Monitoring bioty

Cieľom monitoringu bioty je systematické sledovanie pôsobenia vplyvov diaľnice pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky na flóru a faunu dotknutého územia. Projekt monitoringu prebieha od roku 2013 (HBH Projekt Ročné správy 2013, 2014, 2015, 2016, 2017), ten je potrebné zaktualizovať v zmysle technického predpisu TP 050. Projekt monitoringu je súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné konanie a je pripomienkovaný príslušným orgánom štátnej správy.

Súčasťou monitoringu by malo byť vyhodnotenie funkčnosti migračných objektov a účinnosti vybudovaných bariér a navádzacích objektov. Výber monitorovacích prvkov (druhov) je potrebné upresniť aj pre vybraný variant.

Monitoring povrchových a podzemných vôd

Monitoring povrchových vôd sa realizuje v súlade s projektom monitoringu a požiadavkami objednávateľa v celkovom rozsahu 10 lokalít a 19 odberných miest. Predmetom monitoringu sú povrchové toky v trase diaľnice D1 – Kamenný potok, potok Hrboltová, potok Čebrať, potok Záružlie, potok Likavka, bezmenný potok, Chočský potok, Liskovský potok, Ivachnovský potok a bezmenný potok nad odpočívadlom. Projekt monitoringu povrchových vôd treba doplniť o doporučený variant a zabezpečiť jeho pokračovanie.

Navrhujeme pokračovanie Environmentálneho dozoru ako súčasť stavebných prác, ktorý odporúčame zamerať sa na kontrolu súladu realizovaného diela s rozhodnutím MŽP SR z procesu EIA a dodržiavania opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie definovaných v rozhodnutí MŽP SR z procesu EIA a z povoloňovacieho konania.

Na základe ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- a) systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy,
- b) kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí príslušný povoloňovací orgán, ak ide o

povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza predložená dokumentácia správy o hodnotení, v zmysle § 39 ods. 4 zákona je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

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

Akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk bolo vykonané priamo za stanoviskom subjektu v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení“.

Všetky predložené písomné stanoviská boli vzaté do úvahy, príslušný orgán sa zaoberal každým z nich vrátane ich akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou, a ktoré vychádza z celkového hodnotenia navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie.

Akceptované pripomienky sú zapracované v kapitole VI. Rozhodnutie vo veci, v časti 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.

VII. Odôvodnenie záverečného stanoviska

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť je vypracované podľa § 37 zákona na základe oznámenia o zmene, stanovísk k oznámeniu o zmene a ich vyhodnotenia, rozsahu hodnotenia, pripomienok k rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamu z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií.

Pri hodnotení a vypracovaní záverečného stanoviska príslušný orgán postupoval podľa ustanovení zákona. Príslušný orgán dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov, dotknutej verejnosti a expertov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zvážili sa riziká navrhovaných variantov z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo

zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska. Zároveň bolo preukázané, že realizácia navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante je realizovateľná za dodržania požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by preukazovali nedodržanie všeobecne záväzných právnych predpisov realizáciou navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante z hľadiska požiadaviek týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, resp. by závažným spôsobom zhoršovali alebo ohrozovali súčasný stav životného prostredia v posudzovanej lokalite. Pri realizácii a dodržiavaní navrhnutých opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska nie je ani predpoklad ohrozovania zdravia zamestnancov, obyvateľov a užívateľov navrhovanej činnosti a blízkeho okolia tam, kde je preukázaný vplyv navrhovanej činnosti počas jej realizácie. Taktiež nie je predpoklad dlhodobého a výrazného ohrozenia jednotlivých zložiek životného prostredia. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

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

Z výsledku posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné odsúhlasiť realizáciu navrhovaného variantu V2 (s mostom 204-00 v alternatíve 1, teda realizácia objektu 204-00 - most na diaľnici D1 – dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108m), keďže je environmentálne akceptovateľný, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

Za predpokladu akceptovania a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov prevádzky navrhovanej činnosti v posudzovanej lokalite.

V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení, v jednotlivých stanoviskách k navrhovanej činnosti a k verejnému prerokovaniu, v určenom rozsahu hodnotenia a časovom harmonogramu pre navrhovanú činnosť, v doplňujúcich informáciách, v záznamoch z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, v odbornom posudku k navrhovanej činnosti a v kapitolách IV. „Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia“ a V. „Celkové hodnotenie

vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území“ tohto záverečného stanoviska, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

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

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

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

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

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

Celkovo bolo doručených 36 písomných stanovísk, resp. vyjadrení včítane stanovísk dotknutej verejnosti a dvoch petícií.

Všetky písomné stanoviská, ktoré obsahovali odôvodnené pripomienky boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska v jeho rôznych častiach.

Správa o hodnotení, posudok a záverečné stanovisko sa zaoberalo jednotlivými okruhmi problémov a akceptovalo ich ďalšie a podrobnejšie rozpracovanie v rámci následných povoľovacích povolení. Pripomienky a požiadavky na povoľovacie konanie sa premietli do návrhu nápravných opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“

Z doručených stanovísk vyplýva, že ani jeden pripomienkujúci subjekt štátnej správy alebo samosprávy, resp. dotknutá verejnosť nedali zamietavé stanovisko k realizácii navrhovanej činnosti.

Pripomienky a stanoviská žiadajúce odsúhlasenie variantu iného ako je uvedený v tomto záverečnom stanovisku neboli akceptované z dôvodu, že optimálne riešenie pre dotknuté územie je z pohľadu komplexného posudzovania vplyvov uvedeného v posudku a v záverečnom stanovisku variant, ktorý je uvedený v tomto záverečnom stanovisku v kapitole VI. Rozhodnutie vo veci, v časti 2. Odsúhlasený variant. Ten vznikol na základe pripomienok ku správe o hodnotení, stanovísk obcí, verejnosti a záznamov z verejných prerokovaní, terénnych pochôdzok, konzultácií a vlastných zistení.

Tento variant je z hľadiska posúdenia očakávaného vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva optimálny pre realizáciu. V prípade jeho realizácie neboli identifikované také významné negatívne vplyvy, ktoré by znemožnili realizáciu modernizáciu navrhovanej železničnej trate.

VIII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Mgr. Dávid Juhás

2. Potvrdenie správnosti údajov podpísom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Ing. Filip Macháček
poverený vykonávaním funkcie riaditeľa odboru



3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska. Bratislava, 26. 02. 2018

IX. Informácia pre povolujujúci orgán o dotknutej verejnosti

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní, pričom platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takomto konaní. Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 6 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 3 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom

konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bola identifikovaná dotknutá verejnosť nasledovne.

Písomné stanoviská k oznámeniu o zmene predložili:

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

Písomné stanoviská k rozsahu hodnotenia predložili:

- Výbor Msč Ružomberok - Hrboltová, Ing. Anna Šanobová, Potočná 6, 034 01 Ružomberok – Hrboltová
- Renáta Sliachanová, Záskanie 276/8, 034 05 Ružomberok

Písomné stanoviská k správe o hodnotení predložili tieto fyzické a právnické osoby:

- TAROSI c.c., s.r.o. Slávičie údolie 106, 811 02 Bratislava
- Msč Ružomberok – Hrboltová, Potočná 6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová
- Občianske združenie ZDRAVÝ DOMOV, Príjazdová 6, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Rodina Sliachanová, Záskanie 270/8, 03 405 Ružomberok - Hrboltová
- Miroslav Janecký, Na prúty 20, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Juraj Hatala, Sadová 196/28, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Pavol Juriček, Ostrá 271/12, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Mária Jurštáková, Mlynská 258/4, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Ing. Zuzana Hatalová, Sadová 196/28, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- JUDr. Martina Lopatková, Ján Lopatka, Potočná 84/53, 034 52 Ružomberok - Hrboltová
- Jaroslav Hatala, Potočná 97/79, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Mária Fričová, Potočná 89/63, 034 01 Ružomberok - Hrboltová
- Ing. Ján Vavřík, Záskanie 269/7, 034 01 Ružomberok - Hrboltová
- Mária Danková, Záskanie 5/267, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Marián Svrček, Záskanie 265/1, 034 05 Ružomberok - Hrboltová
- Ing. Ivan Fiačan, Palúčanská 682/101, 031 01 Liptovský Mikuláš
- Jozef Král, Anna Králová, Záskanie 268/6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová
- Občianske združenie RADIČINA, Príjazdová 6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová

Petície občanov zastúpené:

- Mária Fričová, ul. Potočná 89/63, 034 01 Ružomberok - Hrboltová osoba poverená na zastupovanie v styku s orgánmi vybavujúcimi petíciu
- Renáta Sliachanová, Záskanie 276/8, 034 05 Ružomberok - osoba poverená na zastupovanie v styku s orgánmi vybavujúcimi petíciu

X. Poučenie o odvolaní

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

Záverečné stanovisko je podľa § 37 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k

navrhovanej činnosti vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku (v danom prípade ide o variant č. 2). Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov. Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

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

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania. V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom.

Toto záverečné stanovisko je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení zákona č. 88/2017 Z. z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok.

