



László Sólymos
minister

Bratislava 15. decembra 2017
Číslo: 8769/2017-1.7.1 (41/2017 – rozkl.)

Rozhodnutie

Podľa § 61, podľa § 59 ods. 1 a 2 a § 55 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

I. nevylučujem odkladný účinok

rozkladov podaných:

- Mestom Turany, Ul. Osloboditeľov č. 83/91, 038 53 Turany,
- Obcou Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany,
- Obcou Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany,
- Mgr. Renátou Tvarožnou, Čsl. Armády 255/40, 038 54 Krpeľany,
- Obcou Nolčovo, Nolčovo 79, 038 54 Krpeľany,
- Milanom Sajdákom, Osloboditeľov 162, 038 54 Krpeľany,
- Slovenskou obchodnou a priemyselnou komorou, Žilinská regionálna komora, Hálkova 31, 010 01 Žilina,
- Turčianskou vodárenskou spoločnosťou, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin

na základe žiadosti primátora Mesta Ružomberok zo dňa 13.06.2017 a 31.07.2017 a spoločnej žiadosti obcí: Obec Hubová, Obec Švošov, Obec Stankovany, Obec Likavka a Obec Ľubochňa zo dňa 12.06.2017 a 31.08.2017 o vylúčenie odkladného účinku podaných rozkladov proti záverečnému stanovisku Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017, ktorým ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov 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 platnom do 14. 06. 2017 rozhodol na základe vykonaného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa jednotlivých ustanovení zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, že súhlasí s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Turany – Hubová“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001 vo variante V2 za predpoklad splnenia podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI. 3 záverečného stanoviska, **nakoľko si to nevyžaduje naliehavý všeobecný záujem a ani neexistuje nebezpečenstvo, že odkladom výkonu záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania**

vplyvov na životné prostredie č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18.05.2017 utrpí účastník konania alebo niekto iný nenahraditeľnú ujmu

a

II. zamietam

rozklady podané:

- Mestom Turany, Ul. Osloboditeľov č. 83/91, 038 53 Turany,
- Obcou Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany,
- Obcou Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany,
- Mgr. Renátou Tvarožnou, Čsl. Armády 255/40, 038 54 Krpeľany,
- Obcou Nolčovo, Nolčovo 79, 038 54 Krpeľany,
- Milanom Sajdákom, Osloboditeľov 162, 038 54 Krpeľany,
- Slovenskou obchodnou a priemyselnou komorou, Žilinská regionálna komora, Hálkova 31, 010 01 Žilina,
- Turčianskou vodárenskou spoločnosťou, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin

proti záverečnému stanovisku Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017, ktorým ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov 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 platnom do 14. 06. 2017 rozhodol na základe vykonaného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa jednotlivých ustanovení zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, že súhlasí s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti „*Diaľnica D1 Turany – Hubová*“ navrhovateľa *Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001* vo variante V2 za predpoklad splnenia podmienok a opatrení uvedených v kapitole VI. 3 záverečného stanoviska

a

**záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky,
odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie
č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017
potvrdzujem.**

Odôvodnenie:

Navrhovateľ *Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001* (ďalej len „navrhovateľ“) doručil dňa 02. 08. 2016 na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej ako „ministerstvo“) podľa § 31 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) správu o hodnotení navrhovanej činnosti „*Diaľnica D1 Turany – Hubová*“, vypracovanú podľa prílohy č. 11 zákona (ďalej len „správa o hodnotení“).

Následne ministerstvo, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona, rozoslalo správu o hodnotení, list č. 2140/2016-1.7/ml zo dňa 03. 08. 2016, dotknutým orgánom, povoľujúcim orgánom, rezortnému orgánu a dotknutým obciam na zaujatie stanoviska s upozornením pre dotknutú obec, že podľa § 31 ods. 1 zákona dotknutá obec do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona alebo všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia podľa § 33 ods. 3 zákona informuje o doručení správy o hodnotení verejnosť a zároveň zverejní všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a oznámi kde a kedy možno do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie a zároveň uvedie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označí miesto, kde sa môžu podávať.

Ministerstvo doručilo, listom č. 2140/2016-1.7/ml zo dňa 03. 08. 2016, dotknutej verejnosti podľa § 33 ods. 2 zákona všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie uvedené v prílohe č. 11 zákona, časti C, v bode X.

Správa o hodnotení bola zároveň dňa 03. 08. 2016 podľa § 33 ods. 2 zákona zverejnená na webovom sídle ministerstva, v Informačnom systéme EIA/SEA, na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-turany-hubova-2015->.

Navrhovaná činnosť „Dialnica D1 Turany – Hubová“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) je umiestnená v Žilinskom kraji, okres Martin, Dolný Kubín a Ružomberok, k.ú. Turany, Krpeľany, Ratkovo, Šútovo, Kral'ovany, Stankovany, Švošov a Hubová.

Účelom navrhovanej činnosti je výstavba dialnice D1 v úseku Turany – Hubová, ktorá nadväzuje na už sprevádzkovaný dialničný úsek stavby D1 Dubná Skala – Turany na západnej strane a D1 Hubová – Ivachnová na východnej strane. V súčasnosti dopravnú obslužnosť v predmetnom území zabezpečuje cesta I/18, po ktorej je vedená dial'ková medzinárodná aj vnútroštátna doprava. Sedemnáť kilometrový úsek cesty I. triedy kapacitne nevyhovuje súčasnému ani výhľadovému dopravnému zaťaženiu.

Návrh technického riešenia dialnice D1, mimoúrovňových križovatiek na D1, ako i novo navrhovaných ciest v rámci nutných preložiek vychádza z platných technických noriem pre projektovanie ciest a dialnic – STN 73 6101/01, miestnych komunikácií STN 73 6110 a križovatiek STN 73 6102, technických podmienok (ďalej len „TP“) a príslušných smerníc. Mostné objekty sú navrhované na zaťažovaciu triedu "A" podľa STN 73 6203, návrh ekoduktov vychádza z TP 04/2013. Tunely sú navrhnuté v zmysle STN 73 7507.

Stavebno-technické parametre jednotlivých pozemných komunikácií boli navrhnuté s ohľadom na ich charakter, dopravný význam a prevádzkové zaťaženie. Dialnica D1 je navrhnutá v zmysle zadania technickej štúdie v kategórii D 26,5/100. Znížená návrhová rýchlosť na $v_n=80$ km/hod je len pri variante V1o v lokalite pri Rojkovskom rašelinisku. Križovatkové vetvy v súlade s STN sú navrhnuté ako dvojpruhové so základnou voľnou šírkou 9,0 m. Preložky a úpravy ciest sú navrhnuté v pôvodnom šírkovom usporiadaní. Súbežná jestvujúca cesta I/18 má mimo zastavané územie obcí šírkové usporiadanie zodpovedajúce kategórii C 11,5/80. Poľné a prístupové cesty sa uvažujú realizovať v šírkovom usporiadaní P 4/30 (s výhybňami). Pre návrh priestorového riešenia komunikácií a súvisiacich objektov boli použité digitálne podklady základnej mapy v mierke 1 : 10 000, ortofotomapy 1 : 10 000 a 1 : 5 000, aktualizované údaje o území a archívne geodetické podklady.

Pre výpočet stability jestvujúceho skalného zosuvu nad Kral'ovianskymi jazerami boli vykonané nové geodetické zamerania troch profilov terénu. Geodetické zameranie profilov

vykonal autorizovaný geodet Ing. Čierny, vrátane vodnej plochy vo februári roku 2013. Daný podklad slúžil pre výpočet stability svahov v *Porovnávacej štúdii*, ktorý vykonala spoločnosť Arcadis Praha. Zo záverov posúdenia vyplývajú extrémne náročné technické opatrenia pre variant V1.

Návrh mostných objektov vychádza zo smerového a výškového vedenia navrhovanej diaľnice D1 kategórie D 26,5/100 a morfológie terénu. Mostné objekty prekonávajú prírodné prekážky, dopravné trasy, poľné cesty, Šútovský potok, Šútovské jazero, vodný tok rieky Váh na viacerých miestach, bezmenné potoky, potok Komjatná, štrkoviskom Bôr. Z umelých prekážok sú to komunikácie I a III triedy, križovatkové vetvy a poľné cesty. Hlavne ide o diaľnicu D1, cestu prvej triedy I/18, cesty III/01896, III/01898, III/01893 s riešením mimoúrovňového napojenia na jestvujúce komunikácie. Premosťovaná je tiež trať č. 180 ŽSR Žilina - Košice. Trať je elektrifikovaná dvojkolaťná.

Pri návrhu mostov je zvážená efektivita návrhu mostných konštrukcií oproti cestným násypom s opornými múrmi, tak po stránke finančnej, ako i realizačnej. Voľná šírka mostov na diaľnici D1 zodpovedá kategórii D 26,5/100, tzn. 2x11,75m. Návrh mostných objektov rešpektuje prejazdne gabarity premostovaných dopravných trás v zmysle STN 736201. Pri premostovaní vodných tokov je rešpektované prevedenie Q100 ročného prietoku + rezerva min. 0,5 m. Pri trati ŽSR sa uvažuje združený MPP 3,0 pre dve koľaje a podchodná výška h=6,2m.

Pri mostoch nad vodnými tokmi (pred i za mostom) je možné také technické riešenie, ktoré sa obmedzí len na lokálne opevnenie základov pilierov proti podmytiu. Pri smerovo nevyhovujúcom uhle kríženia sú potrebné preložky potokov, resp. poľných ciest v minimálnom rozsahu. Premostenie Váhu je riešené s mostami, ktoré majú piliere osadené mimo toku, na brehoch rieky Váh. Výnimkou je most 206-00 Malá Fatra vo variante V1, ktorý má umiestnený pilier vo Váhu. Výška podchodného priechodného prierezu 5,20+0,15 m je dodržaná pri nadjazdoch nad diaľnicou D1. Cesty ostatných tried majú výšku priechodného prierezu v zmysle STN 73 6201. Dĺžky mostov sú navrhnuté tak, aby rešpektovali šírkové usporiadanie premostovaných prekážok ako i nutné konštrukčné opatrenia. Zaťaženie mostov je v zmysle STN EN 1991. Návrh mostov vo viacerých poliach zvlášť v inundačnom území umožňuje migráciu živočíchov.

Nosná konštrukcia mostov je tvorená širokou škálou prierezov s ohľadom na technológiu výstavby, rozpätie a typ konštrukcie, jej prípadné rozšírenie v križovatkách atď. Ide v podstate od priečných rezov tvorených predpätými doskami, trámovými konštrukciami konštantného prierezu, konštrukciami z tyčových predpätých prefabrikátov, monolitických rámových a klenbových konštrukcií. Mosty väčších a veľkých rozpätí majú priečný rez tvorený uzavretou komorou konštantnej výšky pri priamopásovej konštrukcii, resp. premenný komorový prierez pri konštrukcii s nábehmi.

Spodná stavba je tvorená masívnymi oporami u mostov malých rozpätí, resp. pilotovými bárkami s úložným prahom. Mosty so stredným, resp. s veľkým rozpätím, až po architektonicky stvárnené piliere nadjazdov. Mosty s piliermi v blízkosti toku budú opatrené kamenným obkladom. Z hľadiska architektúry a farebného stvárnenia si pozornosť vyžadujú mosty v blízkych lokalitách dotknutých obcí a miest.

Technológia budovania mostov: Pri návrhu mostných objektov boli použité technológie dostupné a používané v súčasnej praxi od monolitických predpätých konštrukcií s letmou betonážou, resp. betonážou na pevnej podpornej skruži. Príslušenstvo mostných objektov je navrhnuté štandardné. Odvodnenie mostov je navrhnuté pomocou mostných odvodňovačov do rúrových zvodov a cez ne do cestnej kanalizácie za krajnými oporami mostov. Vozovka je živíčná hrúbky 90 mm. Zvodidlá na mostoch sú na úroveň zachytenia H2, zábradlie

štandardného typu. Na mostoch sú v zmysle požiadaviek STN 736201 služobné chodníky. V miestach protihlukových opatrení treba na mostoch uvažovať s mostnými závermi so zníženou hlučnosťou. Antikorózna ochrana sa navrhne po vyhodnotení geofyzikálneho prieskumu. Protihlukové steny sú na mostoch osadené podľa záverov „Hlukovej štúdie“ v posudzovanej lokalite. Pri protihlukových clonách priehľadných musia byť min. kategórie B2 vzduchovej nepriezvučnosti v kombinácii s pohltivým parapetným panelom. Zábrany na ochranu vtákov a netopierov, ktoré budú vybudované v trase nadregionálneho biokoridoru (rieka Váh) budú vyplnené pletivom výšky 4,5m.

Významným technickým podkladom pre optimalizáciu a posúdenie variantov boli geologické podklady jednak z archívnych materiálov, ako aj z výsledkov nového Orientačného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu pre varianty V1, V1o a V2 doplnené o geologický prieskum pre variant V1or.

Predložené varianty a ich technické riešenie:

Navrhovaná činnosť je navrhnutá v dvoch základných variantoch:

Variant V1: trasa diaľnice D1 je vedená prevažne cez údolie rieky (úžinový variant);

Variant V1 s odklonom (V1o): vznikol z variantu V1, do ktorého boli v problematických úsekoch integrované jeho dva subvarianty V1a a V1c;

Variant V1 s odklonom pri rašelinisku (V1or): vychádza z variantu V1o, od ktorého sa líši priestorovým vedením diaľnice pri Rojkovskom rašelinisku;

Variant V2: trasa prevažne v tuneloch (tunel Korbeľka a tunel Havran).

POPIS VARIANTU V1

Začiatok variantu sa nachádza v katastrálnom území obce Turany v rovnomennej križovatke asi 500 m za miestnou časťou Trusalová. Od existujúcej cesty I/18 sa diaľnica D1 odkláňa severovýchodným smerom a po poľnohospodárskych pozemkoch (poliach) vstupuje do priestoru medzi obcou Šútovo a prírodnou pamiatkou Šútovská epigenéza. V oblasti osady Rieka, ktorá z jednej časti patrí do katastrálneho územia Šútova a z druhej do katastrálneho územia Kral'ovany, je trasa smerovaná lomom medzi jazierkami vytvorenými ťažbou. Po prekonaní sedla pohoria Malá Fatra pri Kral'ovianskom meandri a prekročení rieky Váh je trasa D1 vedená po ľavom brehu rieky Váh až po križovatku Kral'ovany. Križovatka Kral'ovany je situovaná neďaleko sútoku riek Váh a Orava, v blízkosti križovatky je aj Stredisko správy a údržby diaľnic. Pri obci Stankovany, miestnej časti Rojkov, vchádza diaľnica na úbočí výbežku Veľkej Fatry do tunela Rojkov (návrhová rýchlosť 100 km/hod.). Nasleduje krátky úsek na moste ponad multimodálny koridor pri rieke Váh medzi obcami Stankovany a Ľubochňa, aj ďalší tunel Havran pod rovnomerným kopcom. Tunel Havran je vyústený za juhovýchodným okrajom obce Švošov. Po krátkom úseku po poľnohospodárskych pozemkoch diaľnica D1 opäťovne križuje multimodálny koridor pri rieke Váh a napája sa na nadväzujúci úsek D1 v križovatke Hubová. Celková dĺžka variantu V1 je 13 515,6 m.

V trase Variantu V1 sú tunely: Tunel Rojkov, Tunel Havran.

Areál strediska správy a údržby (ďalej len „SSÚD“) Stankovany je umiestnený v tesnej blízkosti križovatky Kral'ovany a cez túto križovatku je zabezpečená možnosť priameho prístupu vozidiel zo strediska na diaľnicu vo všetkých smeroch. Vjazd do areálu je z cesty I/18 v úrovni km 7,3 diaľnice variantu V1.

V katastrálnom území Šútovo bola v rámci prípravných prác už vykonaná asanácia hospodárskeho objektu pri dome č.1 v Šútove pre kolíziu s navrhnutou trasou diaľnice D1. Ďalšiu asanáciu rodinného domu si vyžiada stavba v k.ú. Kral'ovany v miestnej časti Rieka.

Hlavné cestné objekty:

- 101-00 Diaľnica D1;
- 102-00 Križovatková vetva – križovatka Turany;
- 103-00 Križovatka Kral'ovany;
- 104-00 Križovatkové vetvy – križovatka Hubová;
- 110-00 Úprava cesty I/18 v križovatke Kral'ovany;
- 111-00 Obslužná plocha k ORL 9 pod mostom Stankovany v km 9,280 D1;
- 112-00 Preložka cesty III/01896 v km 2,475 – 2,815 D1 vľavo;
- 120-00 Poľná cesta v km 2,340 – 2,795 D1 vpravo;
- 121-00 Preložka lesnej cesty v km 3,425 – 4,060 D1 vľavo;
- 122-00 Účelová cesta v km 5,180 – 6,595 D1 vľavo;
- 123-00 Účelová cesta v km 6,938 D1;
- 130-00 Obslužná komunikácia k tunelom v km 9,550 D1;
- 131-00 Prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Rojkov;
- 171-00 Preložka lesnej cesty v km 9,605 D1.

POPIS VARIANTU V1 S ODKLONOM (V1o)

Variant V1 s odklonom vznikol z variantu V1, do ktorého boli v problematických úsekoch integrované jeho dva subvarianty V1a ako aj V1c. Subvariant V1a sa od trasy variantu V1 odkláňa na juhovýchodnom okraji obce Šútovo a pokračuje východným smerom mostom ponad údolie osady Rieka, južným okrajom väčšieho Kral'ovianskeho jazera do krátkeho tunela Malá Fatra. Z daného tunela pokračuje mostom ponad multimodálny koridor a rieku Váh do údolia Váhu, kde sa napája na trasu variantu V1. Subvariant V1c sa viac odkláňa od oblasti Rojkovského rašeliniska. Odsunutím trasy diaľnice od rašeliniska južným smerom (v priestore západného portálu od trasy variantu V1 cca 40 m), sú vytvorené priaznivejšie pomery pre portálovú oblasť. Väčšie sklony svahov terénu umožňujú menšie rozmery stavebnej jamy a menšie vzdialenosti zarážkových bodov južnej a severnej tunelovej rúry. Celá stavebná jama je posunutá západným smerom a je v porovnaní s variantom V1 viac vzdialená od západného ohraničenia rašeliniska. Zabezpečenie stability svahov stavebnej jamy je navrhnuté pomocou kotvených pilotových stien. Dĺžka južnej tunelovej rúry je 1819 m, severnej tunelovej rúry je 1744 m. Parametre smerového vedenia Variantu V1o v priestore západného portálu vyhovujú len pre návrhovú rýchlosť 80 km/hod. S umiestnením technologickej centrálky sa uvažuje na západnom portáli pred vjazdom do južnej tunelovej rúry. Pre prevádzkové vetranie sa uvažuje s pozdĺžnym vetraním tunela. Tento systém vetrania je vyhovujúci aj pre núdzové vetranie v prípade požiaru. Celková dĺžka variantu V1o je 13 284,29 m.

V trase variantu V1o sú navrhnuté tunely: Tunel Malá Fatra, Tunel Rojkov, Tunel Havran.

Umiestnenie areálu SSÚD Stankovany je totožné s riešením vo variante V1.

V katastrálnom území Šútovo bola v rámci prípravných prác už vykonaná asanácia hospodárskeho objektu pri dome č.1 v Šútove pre kolíziu s navrhnutou trasou diaľnice D1. V katastrálnom území Kral'ovany, v miestnej časti Rieka je nevyhnutná asanácia jedného hospodárskeho objektu, pomerne schátralého. Predajňa syrov zostane zachovaná a bude sa môcť využívať počas výstavby, aj po ukončení výstavby.

Hlavné cestné objekty vo variante V1o:

- 101-00 Diaľnica D1;
- 102-00 Križovatková vetva – križovatka Turany;
- 103-00 Križovatka Kral'ovany;
- 104-00 Križovatkové vetvy – križovatka Hubová;
- 110-00 Úprava cesty I/18 v križovatke Kral'ovany;
- 111-00 Obslužná plocha k ORL 9 pod mostom Stankovany v km 9,280 D1;

- 120-00a Poľná cesta v km 2,100 – 2,370 D1 vpravo;
- 122-00 Účelová cesta v km 5,180 – 6,595 D1 vľavo;
- 123-00c Účelová cesta v km 6,938 D1;
- 124-00a Prístupová cesta k západnému portálu tunela Malá Fatra;
- 125-00a Poľná cesta v km 2,700 D1;
- 130-00 Obslužná komunikácia k tunelom v km 9,550 D1;
- 131-00 Prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Rojkov;
- 161-00a Obchádzková komunikácia na ceste I/18 pre most Malá Fatra – zriadenie;
- 161-00a Obchádzková komunikácia na ceste I/18 pre most Malá Fatra – zrušenie;
- 171-00 Preložka lesnej cesty v km 9,605 D1.

POPIS VARIANTU VI S ODKLONOM PRI RAŠELINISKU (Vlor)

Variant Vlor vznikol úpravou variantu Vlo, od ktorého sa výraznejšie odkláňa južným smerom pri Rojkovskom rašelinisku. Smerový odklon pri Rojkovskom rašelinisku do svahov Kopy vyvolal nutnosť zdvihnutia nivelety diaľnice D1, ako aj nutnosť vedenia trasy na dlhej estakáde. Úprava výškového vedenia diaľnice sa prejavila na úseku od Kľačian (svah Kopy oproti obci) po západnú časť tunela Havran vrátane portálu a časti tunelových rúr. Zvýšená niveleta diaľnice však neumožňuje výškové napojenie križovatiek vetiev na jestvujúcu cestu I/18, preto v tomto variante križovatka Kľačiany nie je navrhnutá. Z uvedeného dôvodu sa presunie Stredisko správy a údržby diaľnic do lokality v katastrálnom území Švošov. Variant Vlor umožňuje návrhovú rýchlosť $v_n=100$ km/hod v celej trase variantu a mierne skracuje tunel Rojkov. Z hľadiska napojenia na jestvujúcu aj výhľadovú sieť pozemných komunikácií je dopravné riešenie variantu Vlor rovnaké ako pri variante V2 – napojenie regiónu Oravy na diaľničnú sieť bude riešené v inej časti D1.

V trase variantu Vlo sú navrhnuté tunely: Tunel Malá Fatra, Tunel Rojkov, Tunel Havran.

Areál SSÚD Švošov je umiestnený na pravom brehu rieky Váh v katastrálnom území obce Švošov v blízkosti križovatky Hubová. Rozsah asanácii pri variante Vlor bude rovnaký ako pri variante V1.

Hlavné cestné objekty:

- 101-00 Diaľnica D1;
- 102-00 Križovatková vetva – križovatka Turany;
- 104-00 Križovatkové vetvy – križovatka Hubová;
- 111-00 Obslužná plocha k ORL 9 pod mostom Stankovany v km 8,860 D1;
- 120-00a Poľná cesta v km 2,100 – 2,370 D1 vpravo;
- 122-00 Účelová cesta v km 5,180 – 6,595 D1 vľavo;
- 124-00a Prístupová cesta k západnému portálu tunela Malá Fatra;
- 125-00a Poľná cesta v km 2,700 D1;
- 130-00 Obslužná komunikácia k tunelom v km 9,200 D1;
- 131-00 Prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Rojkov;
- 161-00a Obchádzková komunikácia na ceste I/18pre most Malá Fatra – zriadenie;
- 161-00a Obchádzková komunikácia na ceste I/18 pre most Malá Fatra – zrušenie;
- 171-00 Preložka lesnej cesty v km 9,240 D1.

POPIS VARIANTU V2

Začiatok uvedeného variantu sa nachádza v katastrálnom území obce Turany, cca 3 km pred koncom úseku rozostavanej stavby D1 Dubná Skala - Turany v novo navrhutej križovatke Turany 2. Potom je trasa vedená východným smerom cez katastrálne územie obce Krpel'any v údolnej nive rieky Váh medzi prirodzeným korytom Váhu a Krpelianskym kanálom. Po prekonaní rieky Váh je variant V2 vedený dvoma tunelmi, a to tunelom Korbeľka (5 868 m),

na ktorý sa nadväzuje ďalší tunel Havran (2 820 m). V tuneli Havran sa varianty V1 a V2 stotožňujú, tzn. koncový úsek variantu V2 je rovnaký ako vo variante V1. Celková dĺžka variantu V2 je 13 533,96 m.

V trase variantu V2 sú navrhnuté dva tunely: Tunel Korbeľka, Tunel Havran V2.

Tunel Korbeľka

Tunel Korbeľka je dlhý razený tunel s krátkymi hĺbenými úsekmi. Portálové oblasti sú umiestnené v stabilných svahoch mimo zosuvných území a nebudú vyžadovať použitie nákladných technických riešení pre stabilizáciu svahov stavebných jám. Dĺžka južnej tunelovej rúry je 5 868 m a severnej tunelovej rúry je 5 850 m. Z výškovej polohy navrhnutých portálov tunela je možné použiť v oboch tunelových rúrach konštantný pozdĺžny sklon 0,70% po celej dĺžke so stúpaním v smere staničenia. Pri predbežnom IGHP bola zistená a viacerými meraniami od ukončenia vrtných prác overená v strednej tretine tunela podzemná voda s hladinou cca 15 až 30 metrov nad niveletou tunela. Po potvrdení úrovne hladiny podzemnej vody v podrobnejšom IGHP v ďalších projektových stupňoch bude potrebné upraviť výškové vedenie trasy tunela na úroveň hladiny spodnej vody s cieľom vylúčiť, resp. minimalizovať prípadné nepriaznivé dopady razenia tunela na hydrogeologické pomery v horninovom masíve a na uľahčenie a zlacnenie raziacich prác. Pri údajoch úrovne podzemnej vody z realizovaného predbežného IGHP by úprava nivelety tunela predstavovala jej navýšenie v staničení 7,3 km o cca 50 m. Tým by sa zväčšilo stúpanie nivelety od západného portálu z 0,7% na cca 2,0% a od tohto staničenia by sa zmenilo stúpanie 0,7% na klesanie cca 2,0% bez zmeny výškovej polohy portálov a nivelety diaľnice pred portálmi. Táto úprava nivelety by nemala nepriaznivý dopad na prevádzkové ani na havarijné vetranie tunela (bez potreby zriadenia vetracej šachty a súvisiacej prístupovej cesty).

S ohľadom na dĺžku tunela prichádza do úvahy popri navrhutej metóde razenia pomocou Novej rakúskej metódy aj metóda pomocou raziaceho stroja - TBM.

V tunelových rúrach bude 7 jednostranných zálivov vo vzdialenostiach 710 až 750 m. Tunelové rúry budú mať 7 prejazdnych prepojení vo vzdialenostiach 710 až 750 m a ďalších 16 priechodných prepojení vo vzdialenostiach 220 až 250 m. K obom portálom sú uvažované samostatné prístupové cesty pre zložky IZS v prípade potreby ich zásahu. Tunel bude vybavený technologickými zariadeniami v súlade s požiadavkami legislatívnych a technických predpisov pre dlhé tunely.

Pri dlhých tuneloch je návrh technického riešenia značne ovplyvnený koncepciou vetrania. Podľa TP 12/2011 Vetrание cestných tunelov je tunel Korbeľka tunelom kategórie C (hustota premávky viac ako 2000 vozidiel / jazdný pruh, dĺžka tunela viac ako 3000 m) a z hľadiska koncepcie núdzového vetrania kategórie C1 (jednosmerná premávka v tunelovej rúre bez kongescie - pozdĺžne vetranie alebo pozdĺžne vetranie s bodovým odsávaním dymu).

Pre bežnú prevádzku je postačujúce pozdĺžne vetranie pomocou prúdových ventilátorov, ktoré zabezpečia dostatok čerstvého vzduchu do tunela, aby neboli prekročené prahové hodnoty pre opacitu a koncentráciu CO v tuneli.

Pri zabezpečení podmienky dodržania jednosmernej premávky v tunelovej rúre a pri vybavení tunela potrebným technologickým vybavením a takým systémom riadenia dopravy, ktorý vylúči vytvorenie kongescie v tuneli, je postačujúce pozdĺžne vetranie pomocou prúdových ventilátorov aj pre núdzové vetranie. Pri spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie budú vypracované podrobné rizikové analýzy, ktoré preukážu dosiahnutú bezpečnosť tunela pri zohľadnení navrhovaných, resp. realizovaných opatrení ovplyvňujúcich bezpečnosť.

Pre málo pravdepodobný prípad, ak by pre dosiahnutie požadovaného stupňa bezpečnosti použitie bodového odsávania dymu bolo výhodnejšie ako použitie iných opatrení, boli posudzované dva spôsoby pozdĺžneho vetrania s bodovým odsávaním dymu:

alternatíva 1 – odsávanie cez vetráciu šachtu:

Bodové odsávanie cez vetráciu šachtu v strede tunela, ktoré zahŕňa nasledovné objekty a zariadenia:

- šachtu výšky 300 m približne v strede tunela vo funkcii výdušného objektu;
- vetráciu centrálu v kaverne tunela pre umiestnenie veľkých axiálnych ventilátorov s možnosťou ich výmeny, prístupnú z vozovky tunela;
- odsávacie klapky, odsávacie prepojovacie kanály medzi tunelovými rúrami a vetracou centrálou;
- prístupová cesta v trase lesnej cesty dĺžky cca 4,3 km pre výstavbu šachty a jej údržbu.

alternatíva 2 – odsávanie zo západného portálu tunela:

Bodové odsávanie zo západného portálu tunela, ktoré umožnia tieto zariadenia a objekty:

- odsávacie klapky, odsávací prepojovací kanál medzi tunelovými rúrami v strede tunela;
- vzduchotechnický kanál vytvorený medzistropom v tunelovej rúre (zväčšený profil tunelovej rúry v polovičnej dĺžke tunela);
- vetracia centrála v technologickej centrále na západnom portáli pre umiestnenie veľkých axiálnych ventilátorov s možnosťou ich výmeny.

V apríli 2016 doplnil projektant, na podnet navrhovateľa, okrem pôvodného výškového vedenia v tunelovom úseku (alternatíva 1 – niveleta pod hladinou podzemnej vody), aj riešenie s výškovou úpravou trasy nad ustálenou hladinou podzemnej vody v masíve Kopy (alternatíva 2 – niveleta nad hladinou podzemnej vody), kde smerové vedenie je identické a poloha portálov tunela Korbeľka sa zachováva. Zmena nivelety v tuneli Korbeľka okrajovo zasahuje do predportálových úsekov diaľnice a výškovo mierne ovplyvní aj nadväzujúce mosty. Zdvihnutie nivelety diaľnice v tuneli Korbeľka predpokladá priaznivejší vplyv na vodný režim v masíve Kopy a jednoduchšiu realizáciu tunelových rúr.

Pri razení tunelových rúr je s ohľadom na geológiu (značné zastúpenie vápencov a dolomitov) potrebné uvažovať s možnosťou krasových útvarov. Pre prípady výskytu väčších sústredených prítokov vody do tunelových rúr je potrebné uvažovať s ich zachytením a separovaným odvedením za účelom ich využitia na vodárenské účely.

SSÚD je vo variante V2 navrhované v dvoch alternatívach, a to v polohe Turany (alternatíva 1 - SSÚD Turany) a v polohe Švošov (alternatíva 2 - SSÚD Švošov).

Na základe požiadavky, uvedenej v rozsahu hodnotenia č. 5659/15-3.4/ml, bolo v Doplnku Porovnávačej štúdie (2015) preverené a vypracované alternatívne riešenie ekoduktov pri križovatke Turany 2 (variant V2) a cez cestu I/18 pri križovatke Turany (variant V2). Alternatívne riešenia navrhujú širšie ekodukty oproti návrhu v Porovnávačej štúdii (2014) a tvoria samostatnú prílohu Doplnku porovnávačej štúdie z roku 2015.

alternatíva 1 - ekodukty 100m

- objekt 202-00 - ekodukt nad diaľnicou D1 (V2) – šírka 100 m
- objekt 216-02 - ekodukt nad cestou I/18 - šírka 100 m

alternatíva 2 - ekodukt 250m

- objekt 202-00 - ekodukt nad diaľnicou D1 (variant V2) – šírka 250m
- objekt 216-02 - ekodukt nad cestou I/18 - šírka 250m

Hlavné cestné objekty:

101-00 Diaľnica D1;

- 102-00 Križovatka „Turany 2“;
 103-00 Križovatka „SSÚD“;
 104-00 Križovatkové vetvy – križovatka Hubová;
 111-00 Obslužná plocha k ORL 9 pod mostom Stankovany v km 9,320 D1;
 121-00 Preložka poľnej cesty v km 1,900 D1 vpravo;
 122-00 Preložka poľnej cesty v km 2,022 17 D1 vľavo;
 123-00 Preložka poľnej cesty v km 2,232 35 D1;
 124-00 Preložka poľnej cesty v km 3,275 46 D1 vpravo;
 130-00 Obslužná komunikácia k tunelom v km 9,685 D1;
 131-00 Prístupová komunikácia k východnému portálu tunela Korbeľka;
 132-00 Prístupová cesta k západnému portálu tunela Korbeľka v km 3,328 32 D1 vľavo;
 171-00 Preložka lesnej cesty v km 9,644 D1;
 801-00 Prístupová komunikácia k stavebnému dvoru č.1 v km 0,300 D1 vľavo.

Prehľad základných ukazovateľov diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová pre varianty V1, V1o, V1or a V2 podľa podkladov z Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 06/2014) a doplnku Porovnávej štúdie (DOPRAVOPROJEKT, a.s., 06/2016) uvádza nasledovná tabuľka:

Parametre	Variant V1	Variant V1o	Variant V1or	Variant V2 alt.1 - ekodukty 100m / alt.2 - ekodukty 250m
Parametre priestorového vedenia trás				
Stavebná dĺžka trasy diaľnice (km)	13,516	13,296	13,152	13,534 / 13,534
Jazdná dĺžka trasy (od začiatku variantu V2)	16, 485	16,240	16,121	13,534 / 13,534
Súčiniteľ rozvinutia trasy (km)	10,9704	10,9704	10,9704	12,1251 / 12,1251
Plynulosť smerového vedenia trasy (km)	3,68	1,66	1,33	2,16 / 2,16
Dĺžka úsekov s prídavným pruhom v stúpaní (km)	2,45024	1,2	1,2	0 / 0
Dĺžka úsekov diaľnice so zníženou jazdnou rýchlosťou (%)	33,6	38,2	34,3	64 / 64
Výškové rozdiely nivelety trasy (m)	49,076	50,475	73,714	80,861 / 80,861
Parametre stavebno-technickej náročnosti				
Objem zemných prác – násyp (m ³)	1 030 787	992 214	745 096	1 206 632 / 1 206 632
Objem zemných prác – výkop (m ³)	528 601	408 109	432 415	88 727 / 88 727
Objem zemných prác – rúbanina z tunela (m ³)	970 332	1 100 635	978 392	1 853 277 / 1 853 277
Objem prebytočnej zeminy/rúbaniny – uloženie na depónií (m ³)	468 146	516 530	665 711	785 227 / 785 227
Oporné, zárubné a obkladové múry (m ²)	28 681	33 369	29 155	3 845 / 3 845
Počet tunelov (ks)	2	3	3	2 / 2
Dĺžka tunelov (km)	4,542	5,074	4,5035	8,659 / 8,659
Počet mostných objektov spolu	27	24	24	10 / 10
- z toho mosty na D1 do 50 m	3	3	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 50 – 100 m	1	1	0	0 / 0
- z toho mosty na D1 nad 100 m	13	13	4	4 / 4
- mosty nad D1 do 50 m	5	4	1	1 / 1
- mosty nad D1 nad 50 m	0	0	0	0 / 0
- ostatné mosty	4	3	5	5 / 5
Pôdorysná plocha mostov (m ²)	131 630	112 223	141 657	47 818 / 61 682

Kolízia so zámermi iných investorov (m ²)	2	2	2	2 / 2
Preložky a úpravy inžinierskych sietí (km)	48,955	47,421	37,596	31,729 / 31,729
Celková plocha protihlukových stien (m ²)	10 808	10 995	11 253	2 318 / 2 318
Časová náročnosť prípravy a realizácie stavby (mesiace)	44	44	44	66 / 66
Parametre dopravnej obslužnosti územia				
Dopravná prístupnosť územia diaľnice (pomer obyvateľov)	19,0	19,0	24,2	24,2 / 24,2
Moment dopravného zaťaženia diaľnice (km)	28998	28998	26740	26 936 / 26 936
Moment vplyvu odľahčenia existujúcej cestnej siete po vybudovaní diaľnice (km)	93661	93661	86107	86 107 / 86 107
Parametre ekologických kritérií				
Plocha trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy (ha) – pred vyňatím	40,68	39,54	33,44	39,95 / 45,78
Plocha trvalého záberu lesnej pôdy (ha) – pred vyňatím	18,16	14,69	16,52	3,19 / 3,19
Kolízia s chráneným územím (km)	4,709	4,476	4,106	0,216 / 0,216
Zásah do ochranného pásma vodárenských zdrojov (km)	2,7096	2,7689	3,3526	8,9658 / 8,9658
Kríženie vodných tokov a ich úpravy (zásah do brehových porastov v km)	2,373	1,899	1,509	0,788 / 0,788
Parametre ekonomických kritérií				
Celkové náklady stavby bez DPH (tis €)	755 379	737 575	773 547	877 765 / 901 266
Prevádzkové náklady na opravu a údržbu (tis €)	116 831	119 840	108 454	179 055 / 179 055
Prevádzkové úspory užívateľov stavby (tis €)	591 332	596 068	580 646	597 056 / 597 056
IRR (%)	6,66	6,91	6,53	6,46 / 6,31

K správe o hodnotení bolo doručených 800 stanovísk a 3 petície, pričom:

- bez pripomienok a bez preferencie variantu bolo 16 stanovísk;
- súhlas s variantom V1, V1o, V1or, resp. nesúhlas s V2 vyjadrilo 325 stanovísk;
- súhlas s variantom V2, resp. nesúhlas s V1, V1o, V1or vyjadrilo 458 stanovísk;
- nesúhlasí s navrhovanou činnosťou vyjadrilo 1 stanovisko;
- vo dvoch petíciách variant V2 podporilo 3 604 osôb;
- v petícii variant V1 podporilo 11 osôb.

Za spracovateľa odborného posudku podľa § 36 ods. 2 zákona určilo ministerstvo listom č. 2140/2016-1.7/ml zo dňa 14. 09. 2016 spoločnosť EKOJET, s.r.o., Tehelná 19, 831 03 Bratislava, ako odborne spôsobilú právnickú osobu podľa § 61 zákona, číslo osvedčenia ministerstva 7/98 – OPV – PO, zapísanú do zoznamu odborne spôsobilých osôb dňa 14. 12. 1998.

Odborný posudok bol ministerstvu predložený dňa 20. 12. 2016.

Následne ministerstvo listom zo dňa 27. 02. 2017 upovedomilo účastníkov konania a zúčastnené osoby podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku, že majú možnosť sa pred vydaním rozhodnutia, ktorým je záverečné stanovisko, vyjadriť k jeho podkladom i k spôsobu ich zistenia, prípadne navrhnúť ich doplnenie.

Dňa 18. 05. 2017 ministerstvo v zmysle § 37 zákona vydalo Záverečné stanovisko č. 1294/2017-1.7/ml (ďalej len „záverečné stanovisko“), proti ktorému boli v zákonnej lehote podané rozklady:

- rozklad Mesta Turany, Ul. osloboditeľov č. 83/91, 038 53 Turany zo dňa 06. 06. 2017, doručený dňa 07. 06. 2017;
- rozklad Obce Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany zo dňa 06. 06. 2017, doručený dňa 08. 06. 2017;
- rozklad Obce Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany zo dňa 07. 06. 2017, doručený dňa 09. 06. 2017;
- rozklad Mgr. Renáty Tvarožnej, Čsl. Armády 255/40, 038 54 Krpeľany zo dňa 07. 06. 2017, doručený dňa 09. 06. 2017;
- rozklad Obce Nolčovo, obecný úrad č. 79, 038 54 Krpeľany zo dňa 07. 06. 2017, doručený dňa 12. 06. 2017;
- rozklad Turčianskej vodárenskej spoločnosti, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin zo dňa 05. 06. 2017, doručený dňa 12. 06. 2017;
- rozklad Milana Sajdáka, Osloboditeľov 162, 038 54 Krpeľany zo dňa 06. 06. 2017, doručený dňa 12. 06. 2017;
- rozklad Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory, Regionálna komora Žilina, Háľkova 31, 010 01 Žilina zo dňa 09. 06. 2017, doručený dňa 12. 06. 2017.

Na základe § 56 správneho poriadku ministerstvo upovedomilo účastníkov konania listom č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 03. 07. 2017 o podaných rozkladoch a zároveň ich vyzvalo na vyjadrenie sa k podaným rozkladom v lehote do 20 dní od doručenia uvedeného upovedomenia. Texty jednotlivých rozkladov boli zverejnené na webovom sídle ministerstva, v Informačnom systéme EIA/SEA, na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-turany-hubova-2015->.

K rozkladom boli doručené stanoviská rovnakého znenia s podporou variantu V2 – tunel Korbel'ka a so žiadosťou o zamietnutie rozkladu, ktoré zaslali dotknutá obec Šútov, obyvatelia dotknutých obcí, občianske združenia a verejnosť, ktorá sa nezúčastnila procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Ministerstvo rozkladom napadnuté rozhodnutie a príslušný spisový materiál predložilo v zmysle § 61 správneho poriadku odvolaciemu orgánu listom č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 12. 10. 2017.

Ministerstvo upovedomilo účastníkov konania o predložení spisového materiálu odvolaciemu orgánu listom č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 08. 11. 2017.

Podávateľia rozkladov svojimi rozkladmi napádajú rozhodnutie č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017 z nasledovných dôvodov:

Mesto Turany, Ul. Osloboditeľov č. 83/91, 038 53 Turany

- Nesúhlasí s variantom V2. Je za variant V1or alebo V1o, ktoré neovplyvňujú vodný zdroj Teplica.
- Napáda, že správny orgán si nezistil presne a úplne skutočný stav vecí.
- Poukazuje, že správny orgán vychádzal z nesprávnych údajov o nákladoch na výstavbu diaľnice, pričom pri všetkých variantoch sa nezohľadňujú náklady na výkup pozemkov.
- Poukazuje, že spracovatelia rozhodnutia účelovo uvádzajú, najmä pri argumentoch v neprospech variantu V2, že uvedená pripomienka je oprávnená a bude riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
- Poukazuje na navýšenie nákladov na tunelový variant, pretože v rozpočte nie sú zahrnuté náklady za uskladnenie vyťaženého materiálu, pričom samospráva Turca nesúhlasí s uskladnením tohto materiálu vo svojich katastrach na samostatných skládkach.
- Uvádza, že spracovateľ stanoviska presunul zodpovednosť za vodné zdroje v technických opatreniach do budúceho spracovania projektov.

- Vybudovaním migračného koridoru pre zver v katastri Turany dochádza k znehodnoteniu pozemkov vlastníkov poľnohospodárskej pôdy nad rámec obvyklej ochrany prírody.
- Zvýšenie nákladov pri problematike záchrany jaskýň.
- Žiada zrušiť vydané rozhodnutie ministerstva a vec vrátiť a nové prejednanie a rozhodnutie.

Obec Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany

- Nesúhlasia s finančným výpočtom a poukazujú na to, že variant V2 bude finančne náročnejší. Napáda, že nebol pri rozhodovaní zistený skutočný stav veci v oblasti financovania.
- Poukazuje na riziko strát vodných zdrojov. V tejto súvislosti poukazuje na to, že správny orgán si nezistil presne skutočný stav veci, pretože nebol vykonaný podrobný hydrogeologický prieskum. V tejto súvislosti obec Krpeľany nesúhlasí s prípadnými kompenzačnými opatreniami na úseku kvality podzemných vôd (chemické injeckáže, hydroizolácie, separátne odvádzanie na účely vodárenského využitia), nakoľko tieto opatrenia môžu ovplyvniť kvalitu podzemnej vody, ktorá sa nachádza vo vyhlásenej chránenej oblasti, a pritom dôjde aj k navýšeniu nákladov na výstavbu.
- Nesúhlasia so zamietnutím podmienky vypracovania vplyvu emisií na zdravie obyvateľstva vo variante V2 počas vykurovacej sezóny, najmä vzhľadom k tomu, že sa jedná o odsávanie z celej trasy tunela do západného portálu, t. j. smerom na obec Krpeľany a Nolčovo.
- V prípade budovania diaľnice trasou V2, obec Krpeľany žiada vybudovanie protihlukovej steny od 1,5 km až po západný portál tunela, 4 m vysokú a lomenú.
- Vyčíta, že v záverečnom stanovisku sa nedostatočne popisuje uloženie prebytočnej zeminy. Poukazuje na to, že ministerstvo dáva sa prednosť stanoviskám ochranárov, než obyvateľstvu.
- Uvádza, že ministerstvo bralo do úvahy aj stanoviská doručené po termíne.
- Žiada zrušiť vydané rozhodnutie ministerstva a vec vrátiť na nové posúdenie a rozhodnutie.

Obec Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany

- Napáda, že nebol pri rozhodovaní zistený skutočný stav tejto veci.
- Poukazuje na formálne nedostatky rozhodnutia, v ktorom sa pri zložitejších otázkach odpovedá všeobecne, že uvedené pripomienky budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Ďalej poukazujú, že záverečné stanovisko podpísal len jeden človek (Ing. Milan Luciak), v ktorom zanalyzované stanoviská od iných spracovateľov, ktorí však nie sú uvedení (konflikt záujmov).
- Uvádzajú zistenie, že výstavba tunela bude trvať dlhšie ako výstavba iných variantov.
- Uvádzajú svoje zistenie, že prepravné časy sa výstavbou tunela neskrátia, pretože v tuneli je rýchlosť pomalšia (navrhovaná rýchlosť 100 km/h).
- Dopad na vodné zdroje vo variante V2 - poukazujú na reálnu stratu vody a vodných zdrojov v chránenej vodohospodárskej oblasti. Poukazujú, že podľa Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, by členské štáty mali zabrániť zhoršeniu stavu všetkých útvarov povrchových a podzemných vôd a všetky projekty by mali byť posúdené podľa čl. 4 ods. 7 smernice o vodách. Poukazuje na rozhodnutie ministerstva, že výberom variantu V2 došlo k hrubému porušeniu ustanovení § 12 a § 13 už derogovaného zákona č. 184/2002 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (vodný zákon).
- Nebol vykonaný IGHP, preto záverečné stanovisko považujú za neúplné.
- Žiada zrušiť vydané rozhodnutie ministerstva, nakoľko povrchový variant je ekonomicky a ekologicky výhodnejší a sú vykúpené pozemky.

Obec Nolčovo, obecný úrad č. 79, 038 54 Krpel'any

- Rozklad odôvodňuje tým, že tunelový variant môže ovplyvniť vodné zdroje.
- Zároveň plne podporujú stanoviská obcí Krpel'any a Ratkovo.

Turčianska vodárenská spoločnosť, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin

- Napáda, že nebol pri rozhodovaní zistený skutočný stav tejto veci.
- Dopad na vodné zdroje pri realizácii variantu V2 - poukazujú na reálnu stratu vody a vodných zdrojov v chránenej vodnej oblasti a v širšom dotknutom území. Projekt mal byť posúdený podľa čl. 4 ods. 7 smernice o vodách a požiadavkami zosúladienia s Vodným plánom Slovenska a environmentálnymi cieľmi určenými na dosiahnutie dobrého stavu podzemných vôd podľa programových opatrení v zmysle zákona o vodách.
- Nesúhlasia s realizáciou kompenzačných opatrení (hydroizolácie, chemické injektáže, separácie potrubia pre zachytenie a odvedenie podzemnej vody), pretože s uvažovaním realizácie týchto opatrení je pripustené, že podzemné vody budú činnosť dotknuté.
- Poukazuje na obdobný príklad pri razení tunela Višňové, kedy došlo k zakaleniu vody a strate podzemnej vody v studniach v priľahlej lokalite (Karvaša a Bláhovce) a v Dzurandovom potoku.
- Žiada úplný IGHP posúdený dvomi nezávislými akreditovanými hydrogeologickými skupinami.
- Žiada zrušiť vydané rozhodnutie ministerstvo a vec vrátiť na nové posúdenie.

Mgr. Renáta Tvarožná, Čsl. armády 255/40, 038 54 Krpel'any

- Poukazuje na formálne nedostatky rozhodnutia, v ktorom sa pri zložitejších otázkach odpovedá všeobecne, že uvedené pripomienky budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Ďalej poukazujú, že záverečné stanovisko podpísal len jeden človek (Ing. Milan Luciak), v ktorom zanalyzované stanoviská od iných spracovateľov, ktorí však nie sú uvedení (konflikt záujmov).
- Uvádzajú zistenie, že výstavba tunela bude trvať dlhšie ako výstavba iných variantov.
- Uvádzajú svoje zistenie, že prepravné časy sa výstavbou tunela neskrátia, pretože v tuneli je rýchlosť pomalšia (navrhovaná rýchlosť 100 km/h).
- Dopad na vodné zdroje vo variante V2 - poukazujú na reálnu stratu vody a vodných zdrojov v chránenej vodohospodárskej oblasti. Poukazujú, že podľa Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, by členské štáty mali zabrániť zhoršeniu stavu všetkých útvarov povrchových a podzemných vôd a všetky projekty by mali byť posúdené podľa čl. 4 ods. 7 smernice o vodách.
- Havárie a neočakávané situácie v tuneli pri jeho výstavbe, ako aj pri jeho prevádzke môžu ohroziť podzemné a povrchové vody, a preto je výhodnejší povrchový variant.
- Ak sa stratí voda, obyvatelia Krpel'ian budú požadovať náhradu škody za stratenú vodu.
- Podľa názoru p. Tvarožnej je potrebné mať presvedčivé argumenty geologického prieskumu pre každý meter v 5,618 km dlhom tuneli, pričom je dôležité, aby bol vykonaný IGHP.
- Negatívny vplyv emisií z vetracích šácht na obyvateľov okolitých obcí.
- Zdvihnutie nivelety tunela nad hladinu podzemnej vody nezaručuje, len predpokladá priaznivejší vplyv na vodný režim masívu Kopy.
- Vyčíta, že v záverečnom stanovisku sa nedostatočne popisuje uloženie prebytočnej zeminy.
- Razenie tunela zmení vodné pomery v tuneli a môže znečistiť podzemné vody.
- Drenážovanie môže mať extrémny vplyv na podzemné vody a ovplyvnenie existujúcich vodárenských zdrojov, čo vyvolá vplyv aj na vegetáciu a živočíchy nachádzajúce sa v tomto území.

- Nebol posúdený vstup Ukrajiny do EÚ, čím dôjde k neprijateľnému nárastu emisií pre obec Krpeľany.
- Európska komisia po navrhnutí opatrení a posúdení vplyvu na Natura 2000 p. Rothom súhlasila s údoľným variantom s tunelmi Rojkov a Havran.
- Ekonomické náklady – tunel bude mať vyššie finančné náklady pri výstavbe ako aj pri jeho prevádzke.
- V prípade mimoriadnej udalosti na vodnej stavbe Liptovská Mara a Krpeľany si tunelový variant vyžiada nové evakuačné trasy pre obec Krpeľany, a taktiež nebola vykonaná analýza vplyvu prívalovej vlny cez tunel.
- Požaduje nový výpočet hluku vzhľadom k existujúcej železničnej trati.
- Upozorňuje na neexistenciu prístupovej cesty na stavenisko, lebo hrádzu medzi Krpeľanmi a Nolčovom nie je možné pre objekty vodnej elektrárne využívať. Občania Krpeľan taktiež nesúhlasia s prejazdom techniky cez obec.
- Spochybňuje sa riešenie bezpečnosti premávky pri znížení na rýchlosť v tuneli na 100 km/hod.
- Napáda porušenie 15 – dňovej lehoty na vydanie záverečného stanoviska a považuje záverečné stanovisko za neprávoplatné.
- Žiada zrušiť vydané rozhodnutie ministerstva a vec vrátiť na nové prejednanie a rozhodnutie.

Milan Sajdák, Osloboditeľov 162, 038 54 Krpeľany

- Záverečné stanovisko porušuje zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a direktívu EÚ 2006/118/ES o ochrane vôd.
- Tunel bude zasahovať do CHVO Veľká Fatra. Stavbou bude ovplyvnený vodný zdroj Teplička.
- Záverečné stanovisko bolo vydané bez podrobného IGHP, pričom žiada aby do odbornej debaty boli zahrnuté aj iné medzinárodné a európske organizácie (IAH, EWA, IGRAC).
- Žiada prehodnotiť kritériá posudzovania aj v prospech obyvateľov a nielen v prospech prírody.
- Pri variante V2 je riziko ovplyvnenia až strata vodárenských zdrojov vyššie ako pri ostatných variantoch, pričom to môže znamenať stratu pitnej vody pre takmer 100 000 obyvateľov okresu Martin.
- Nesúhlasí s tvrdením, že pri variante V2 je najmenšie riziko zosuvov, pretože nebol vykonaný dôkladný geologický prieskum, a teda môže dopadnúť ako tunel Čebrať.
- V správe o hodnotení nie je definovaný spôsob razenia tunela, a podľa vedeckých štúdií nie je známy žiadny spôsob, ktorý by nenarušil podzemné vody.
- Zdvihnutie nivelety tunela nad hladinu podzemnej vody nezaručuje, len predpokladá priaznivejší vplyv na vodný režim masívu Kopy. Takéto opatrenia na ochranu vodných zdrojov považuje za nedostatočné a žiada vykonať dôkladný IGHP.
- Náklady na vybudovanie tunela sú nepresné, pretože ešte nebol určený spôsob razenia tunela. Na základe uvedeného žiada prepočítať náklady pri všetkých druhoch razenia a prehodnotiť záverečné stanovisko.
- Tunelový variant si vyžiada nové evakuačné trasy pre obec Krpeľany v prípade mimoriadnej udalosti na vodnej stavbe Liptovská Mara a vodnej stavbe Krpeľany.
- Žiada prepracovať záverečné stanovisko za účasti európskych organizácií na ochranu zdrojov pitných vôd.

Slovenská obchodná a priemyselná komora, Regionálna komora Žilina, Háľkova 31, 010 01 Žilina

- Nesúhlasí s vybraným variantom V2. Je za úžinovú variant (V1or alebo V1o).

- Poukazuje na zvýšené náklady na tunelový variant a predĺženie výstavby tohto úseku diaľnice.
- Poukazuje na potrebu podrobnejšieho posúdenia vplyvu na vodu a vodné zdroje z dôvodu možnosti značného ohrozenia kvality alebo kvantity podzemnej vody v CHVO alebo v území Veľkej Fatry, a tým upozorňuje na nedodržanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23.10.2000.
- Žiada prepracovať záverečné stanovisko a vydať nové na základe nových podkladov.

K podaným rozkladom sa vyjadril aj navrhovateľ listom č. 5270a/2017-2910/7311-11 zo dňa 10. 08. 2017.

Po preskúmaní rozhodnutia ministerstva č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017 a predloženého spisového materiálu v tejto veci odvolací orgán zaujal nasledovné stanovisko:

Pokiaľ ide o námietky týkajúce sa vodných zdrojov:

Všetci podávateľia rozkladov napádajú záverečné stanovisko z dôvodu, že odsúhlasený tunelový variant môže ovplyvniť vodné zdroje v masíve Kopy, najmä vodný zdroj Teplička.

V tejto súvislosti odvolací orgán poukazuje na odborný posudok, v ktorom je na strane 113 uvedené: „....bola navrhnutá úprava nivelety diaľnice v tunely Korbeľka tak, aby tunelová rúra bola nad úrovňou výveru, aby sa v maximálnej možnej miere eliminoval prípadný drenážny efekt tunela. Ďalej boli realizované stopovacie skúšky prostredníctvom 3 vrtov počas 2 mesiacov, dokonca opakovane, a výsledok bol negatívny, t.j. priamy kontakt medzi trasou tunela Korbeľka, resp. medzi sledovanými vrtmi v trase tunela a VZ Teplička nebol preukázaný. Napriek tomu však do správy bolo uvedené pesimistickejšie stanovisko, že počas razenia tunela môže byť zasiahnutý nejaký kanál, ale je to vysoko nepravdepodobné.“

Pre danú trasu bol vykonaný v rámci hodnotenia vplyvov od roku 2005 hydrogeologický prieskum v území, zameraný na prameň Teplička pri Krpel'anoch. Ostatné pramene boli taktiež zmapované, sú však menšieho významu. Prieskum bol ukončený v roku 2015, to znamená, že ho možno považovať za aktuálny. Prieskum bol vykonaný stopovacími skúškami z vrtov, pričom sa nezistili žiadne spojovacie kanály k tomuto zdroju. V rámci prieskumov bola zistená úroveň podzemnej vody a na základe toho bolo upravené vedenie trasy tunela Korbeľka nad úroveň hladiny vody v masíve Kopy s cieľom vylúčiť, resp. minimalizovať prípadné nepriaznivé dopady razenia tunela a drenážny efekt tunela na hydrogeologické pomery v horninovom masíve. Navrhnuté boli taktiež opatrenia, napr. hydroizolácia tunela a technológia budovania tunela s použitím raziaceho stroja, ktorý zabezpečí odolávanie hydrostatickému tlaku počas razenia a nebude predstavovať žiadny drenážny efekt. Jeho ohrozeniu tunelom bráni aj celkový smer prúdenia podzemných vôd, poloha výveru pod úrovňou tunela a hlboko zarezaná dolinka Repiská, oddeľujúca vápencovo-dolomitický vodonosný masív od nepriepustného slienitého masívu s tunelovou rúrou.

Podľa spracovateľa správy o hodnotení, resp. riešiteľského kolektívu (str. 157): „Zmenou nivelety tunela tak, aby prechádzala nad dlhodobou maximálnou hladinou podzemnej vody v kritickom úseku tvorenom skrasovatenými karbonátmi podľa dostupných vedomostí by sa eliminoval akýkoľvek vplyv na výdatnosť vodného zdroja a výrazne by sa znížilo i riziko kontaminácie podzemnej vody v prípade havárie počas výstavby. Je však potrebné vysledovať do obdobia výstavby maximálnu hladinu, aby v prípade extrémnych zrážok voda nezatekala do tunela odspodu - je potrebná vhodná hydroizolácia alebo drenážny systém pre prípad extrémnych hladín a realizovať dlhodobý monitoring.“

Z uvedeného vyplýva, že správa o hodnotení je aktuálny dokument, ktorý primerane k miere poznania v tomto štádiu (ide o predpokladané vplyvy) dostatočne popisuje a identifikuje závažnosť vplyvu. Z toho dôvodu odvolací orgán konštatuje, že ministerstvo malo

dostatočné podklady, na základe ktorých rozhodlo, že odsúhlasuje tunelový variant, lebo mu boli dostatočne známe vplyvy na vodné zdroje, boli identifikované miery závažnosti, rozhodnutie sa zakladalo na odborných poznatkoch, ktoré sú preukazné.

Odvolací orgán v tejto súvislosti uvádza, že nakoľko ide o predpokladané vplyvy a miera zníženia výdatnosti prameňov je len hypotetická (predpokladaná) ministerstvo navrhlo opatrenia, ktoré sú adekvátne miere predpokladaného vplyvu uvedené v záverečnom stanovisku, v kapitole VI. ROZHODNUTIE VO VECI, bod č. 3, opatrenia č. 1 - 12.

K uvedenej problematike sa vyjadril aj navrhovateľ: „*Stav zásob podzemnej vody všeobecne je z dlhodobého hľadiska klesajúci, pričom táto tendencia nie je závislá od realizácie tunela Korbeltka. Výdatnosti VZ v tejto oblasti dlhodobo klesajú pod vplyvom klimatických zmien a dlhodobého vysušovania krajiny, nepravidłnou distribúciou zrážok v čase a priestore. Globálnym vplyvom je najmä celosvetová zmena klímy, spôsobená zvyšovaním teplôt vďaka skleníkovému efektu, globálnou likvidáciou tropických pralesov a lesov mierneho pásma a otepľovaním svetového oceánu. Lokálnym vplyvom je najmä dlhodobo nevhodný spôsob využívania krajiny – v prípade Slovenska je to najmä plošné odlesňovanie, zhutňovanie ornej pôdy ťažkými poľnohospodárskymi strojmi, budovanie spevnených poľných a lesných ciest, budovanie veľkoplošných spevnených plôch prehrievajúcich krajinu (parkoviská, skladové a logistické areály, veľkoplošné výrobné haly a nákupné strediská, diaľnice), systém melioračných kanálov a drenáží, likvidácia medzí, remíz a podobne. Z tohto pohľadu tunel Korbeltka predstavuje kvalitatívne lepší prístup k problematike klímy, nakoľko nedochádza k „zabetónovaniu“ krajiny, na rozdiel od údolného variantu diaľnice. Je potrebné si uvedomiť, že hydrogeologická štruktúra Kopy je dopĺňaná len zrážkami, ktoré na územie spadnú a vsiaknu do horninového prostredia a nahromadená voda opäť po určitom čase odtieká do prameňov. Vplyv na to, koľko vôd zo zrážok presiahne do podzemia, majú najmä pomery na povrchu územia, t. j. lesnatosť, množstvo spevnených plôch a ich charakter, sklonitosť terénu, teplota a podobne. Výstavbou tunela sa tieto pomery nemenia. Tunel zdrénuje len časť statických zásob podzemnej vody, ktoré sú v masíve Kopy pomerne malé a časť dynamických zásob, ktoré sú priebežne dopĺňané zrážkami. Cieľom navrhovaných opatrení bude minimalizovanie drenážneho typu tunela.“*

Na základe podkladov pre vydanie rozhodnutia (t.j. správa o hodnotení navrhovanej činnosti, stanoviská doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a odborného posudku) odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Zároveň odvolací orgán poukazuje na ustanovenia § 39 ods. 4 zákona, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 1 a v povolení navrhovanej činnosti.

Vo veci námietky na vplyv emisií na obyvateľstvo z vetracej šachty:

Podávateľia rozkladov namietajú, že emisie z vetracích šacht budú mať negatívny vplyv na obyvateľov okolitých obcí.

V správe o hodnotení navrhovanej činnosti (str. 23) je uvedené: „*Vetrací objekt tunela Korbeltka a odsávanie dymu budú v činnosti len v prípade mimoriadnej udalosti v predmetnom tuneli, t.j. pri havárii, resp. požiari v niektorej z tunelových rúr.*“

Podľa vyjadrenia navrhovateľa, v prípade že bude nutné vybudovať vetráciu šachtu, táto bude používaná len v prípade havárie tunela. Plánovaná prístupová cesta k prípadnej vetracej

šachte využíva koridor existujúcej lesnej cesty. Obsluha tejto šachty z povrchu, cez prístupovú komunikáciu, je minimalizovaná a spočíva v rozsahu prevádzkovej kontroly, tzn. že prístupová komunikácia bude pre účely prevádzky tunela využívaná minimálne.

Vzhľadom na túto skutočnosť možno skonštatovať, že predpokladaný vplyv by bol dočasný a krátkodobý charakteru. Odvolací orgán teda konštatuje, že vplyv emisií z prípadnej vybudovanej a prevádzkovej vetracej šachty na obyvateľov nebude zdrojom neprípustného zhoršenia kvality ovzdušia, ktoré by ohrozovalo zdravie obyvateľov v okolí.

Na základe podkladov pre vydanie rozhodnutia (t.j. správa o hodnotení navrhovanej činnosti, stanovisk doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a odborného posudku) odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Pokiaľ ide o námietky vo vzťahu k cene tunelového variantu a dĺžky výstavby tunelového variantu:

Viacerí podávateľia rozkladov poukazujú na to, že cena pre realizáciu tunelového variantu je vyššia ako pre realizáciu územného variantu.

V tomto štádiu poznania nie je možné určiť presnú výšku nákladov pre žiadny variant. Pri výstavbe tak rozsiahlej stavby, akou je diaľnica (líniová stavba), je nepochybné, že konečná cena realizácie takejto stavby sa dá uviesť až po skončení jej výstavby. Rovnako to platí aj o dĺžke výstavby tohto úseku diaľnice, predpokladaná doba 66 mesiacov, resp. 44 mesiacov pri údolnom variante je len orientačná, pričom záleží od rýchlosti jednotlivých krokov a celkového priebehu výstavby diaľnice.

Odvolací orgán v prvom rade uvádza, že v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie je cena navrhovanej činnosti informačným údajom, ktorý je len orientačný, nakoľko cenotvorbu pri výstavbe diaľnic vytvárajú, kontrolujú a odsúhlasujú iné kompetentné orgány. V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie je to údaj, slúžiaci na to, aby sa dali porovnať varianty aj po tejto stránke, avšak nie je kľúčovým determinantom pri rozhodovaní, resp. výbere variantov.

Odvolací orgán konštatuje, že pri tvorbe súboru kritérií so zreteľom na charakter, veľkosť a rozsah navrhovanej činnosti, technológiu a umiestnenie a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu je vzhľadom na účel zákona nevyhnutné prihliadať v prvom rade na environmentálne aspekty a determinanty jednotlivých porovnávaných variantov.

Odvolací orgán konštatuje, že ministerstvo dostatočne odôvodnilo rozhodnutie vo veci a výber odsúhlaseného variantu v kapitole VII. **ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA** a predložené námietky považuje za neodôvodnené.

Vo vzťahu k námietkam k zdvihnutiu nivelety tunela nad hladinu podzemnej vody:

Podávateľia rozkladov poukazujú aj na to, že zdvihnutie nivelety tunela nad hladinu podzemnej vody nezaručuje ovplyvnenie podzemných vôd, len predpokladá priaznivejší vplyv na vodný režim masívu Kopy.

Odvolací orgán poukazuje na odborný posudok (na str. 11) ako aj na Záverečné stanovisko (na str. 6), v ktorých sa uvádza, že tunel Korbeľka je dlhý razený tunel s krátkymi hĺbenými úsekmi. Portálové oblasti sú umiestnené v stabilných svahoch mimo zosuvných území a nebudú vyžadovať použitie nákladných technických riešení pre stabilizáciu svahov stavebných jám. Pri predbežnom inžinierskogeologickom a hydrogeologickom (ďalej len „IGHP“) prieskume bola zistená a viacerými meraniami od ukončenia vrtných prác overená v strednej tretine tunela podzemná voda s hladinou cca 15 až 30 metrov nad niveletou tunela. Po

potvrdení úrovně hladiny podzemnej vody v podrobnejšom IGHP v ďalších projektových stupňoch bude potrebné upraviť výškové vedenie trasy tunela nad úroveň hladiny spodnej vody s cieľom vylúčiť, resp. minimalizovať prípadné nepriaznivé dopady razenia tunela na hydrogeologické pomery v horninovom masíve a na uľahčenie a zlacnenie raziacich prác. Pri údajoch úrovně podzemnej vody z realizovaného predbežného IGHP by úprava nivelety tunela predstavovala jej navýšenie v staničení 7,3 km o cca 50 m. Tým by sa zväčšilo stúpanie nivelety od západného portálu z 0,7% na cca 2,0% a od tohto staničenia by sa zmenilo stúpanie 0,7% na klesanie cca 2,0% bez zmeny výškovej polohy portálov a nivelety diaľnice pred portálmi. Táto úprava nivelety by nemala nepriaznivý dopad na prevádzkové ani na havarijné vetranie tunela (bez potreby zriadenia vetracej šachty a súvisiacej prístupovej cesty).

Zároveň odvolací orgán poukazuje na stranu 12 odborného posudku, v ktorom sa uvádza že: „V apríli 2016 doplnil projektant na podnet obstarávateľa NDS a.s. okrem pôvodného výškového vedenia v tunelovom úseku (alternatíva 1 – niveleta pod hladinou podzemnej vody) aj riešenie s výškovou úpravou trasy nad ustálenou hladinou podzemnej vody v masíve Kopy (alternatíva 2 – niveleta nad hladinou podzemnej vody), kde smerové vedenie je identické a poloha portálov tunela Korbeľka sa zachováva. Zmena nivelety v tuneli Korbeľka okrajovo zasahuje do predportálových úsekov diaľnice a výškovo mierne ovplyvní aj nadväzujúce mosty.“ Ďalej sa na strane 113 odborného posudku uvádza, že: „Na základe týchto poznatkov bola navrhnutá úprava nivelety diaľnice v tuneli Korbeľka tak, aby tunelová rúra bola nad úrovňou výveru, aby sa v maximálnej možnej miere eliminoval prípadný drenážny efekt tunela. Ďalej boli realizované stopovacie skúšky prostredníctvom 3 vrtov počas 2 mesiacov, dokonca opakovane, a výsledok bol negatívny, t.j. priamy kontakt medzi trasou tunela Korbeľka, resp. medzi sledovanými vrtmi v trase tunela a VZ Teplička nebol preukázaný. Napriek tomu však do správy bolo uvedené pesimistickejšie stanovisko, že počas razenia tunela môže byť zasiahnutý nejaký kanál, ale je to vysoko nepravdepodobné.“

Na základe týchto skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a námietky uvedené v rozkladoch sa považujú za nedôvodné.

Čo sa týka námietok k spôsobu razenia tunela:

Podávateľia rozkladov poukazujú na to, že razenie tunela zmení vodné pomery v tuneli a môže znečistiť podzemné vody, pričom nie je známy ešte konkrétny spôsob razenia tunela.

Vo vzťahu k tejto námietke odvolací orgán poukazuje na správu o hodnotení (na str. 12), odborný posudok (na str. 11), ako aj na záverečné stanovisko (na str. 6) z ktorých vyplýva, že tunel Korbeľka je dlhý razený tunel s krátkymi hlbenými úsekmi. Portálové oblasti sú umiestnené v stabilných svahoch mimo zosuvných území a nebudú vyžadovať použitie nákladných technických riešení pre stabilizáciu svahov stavebných jám. Pri predbežnom IGHP bola zistená a viacerými meraniami od ukončenia vrtných prác overená v strednej tretine tunela podzemná voda s hladinou cca 15 až 30 metrov nad niveletou tunela. Po potvrdení úrovně hladiny podzemnej vody v podrobnejšom IGHP v ďalších projektových stupňoch bude potrebné upraviť výškové vedenie trasy tunela nad úroveň hladiny spodnej vody s cieľom vylúčiť, resp. minimalizovať prípadné nepriaznivé dopady razenia tunela na hydrogeologické pomery v horninovom masíve a na uľahčenie a zlacnenie raziacich prác, tak, aby bol v súlade s § 39 ods. 1 zákona zabezpečený súlad realizovanej činnosti s týmto zákonom, rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami.

Podľa vyjadrenia navrhovateľa k jednotlivým rozkladom a s ohľadom na dĺžku tunela, prichádza do úvahy popri navrhutej metóde razenia pomocou Novej rakúskej metódy aj metóda pomocou raziaceho stroja - TBM. Potencionálne riziká je možné pri oboch metódach eliminovať. Pri orientačných nákladoch stavby v Porovnávacej štúdií bola uvažovaná Nová rakúska tunelovacia metóda (NRTM). Túto skutočnosť potvrdzuje aj vyššie uvedený odsek.

Na základe vyššie uvedených skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Vo vzťahu k námietkam k uloženiu prebytočnej zeminy:

Podávateľia rozkladov poukazujú na to, že v záverečnom stanovisku sa nedostatočne vysporiadal s uložením prebytočnej zeminy.

Odvolací orgán vo vzťahu k námietke týkajúcej sa uloženiu prebytočnej zeminy poukazuje na Správu o hodnotení (str. 41) ako aj odborný posudok (str. 19).

Navrhovateľ vo svojom vyjadrení k rozkladom poukazuje na porovnávaciu štúdiu (prebytok zeminy, uskladnenie) z roku 2014, v ktorej sa uvádza že „*prebytok rúbaniny z tunelov, nevyužiteľnej v rámci stavby, ani na odpredaj, je možné uložiť po súhlase majiteľov do vyťažených materiálových jám pri rieke Váh, alebo do vyťažených dobývacích priestorov lomov v regióne, napríklad Kľačany II a Skladaná skala*“. Na základe uvedené spracovateľ správy o hodnotení oslovil príslušné úrady životného prostredia s požiadavkou o poskytnutie informácií o možnostiach uloženia prebytočného materiálu na území dotknutých okresov a vyhodnotil možnosti. Z doručených odpovedí vyplynulo nasledovné:

- Okresný úrad Ružomberok Odbor starostlivosti o životné prostredie (list zo dňa 05. 12. 2014) uviedol, že v okrese Ružomberok sú možnosti na využitie prebytočnej zeminy na rekultivačné účely vo vyťažených priestoroch lomov, bližšie informácie poskytnú ich prevádzkovatelia PD Ludrová, Agrodružstvo Belan Ružomberok, Doprastav, Baňa, s.r.o. Ružomberok a J.K.B.2 s.r.o. Ružomberok.

- Okresný úrad Martin - Odbor starostlivosti o životné prostredie (list zo dňa 16. 12. 2014) – Podnik PREFA Sučany a.s. v konkurze, vykonával likvidáciu vyťažených jám prevádzkovaním skládky inertného odpadu. Táto skládka by sa mala uzavrieť, zeminu by bolo možné využiť na dorovnanie povrchu. Druhou možnosťou je využitie materiálu tiež v rámci likvidácie banského diela PREFA Sučany, a.s. v súlade so schváleným plánom likvidácie banského diela. Počas výstavby diaľnice D1 v úseku Dubná Skala – Turany dodávateľ stavby ťažil materiál (najmä štrk) v blízkosti stavby. Na cca 10 lokalitách tak vznikli vyťažené jamy, ktoré by bolo možné spätne zasypať materiálom z tunelov. Tento úkon však naráža na viacero legislatívnych problémov, s ktorými sa bude treba vysporiadať. V uvedenej veci je potrebné komunikovať najmä s Pozemkovým a lesným úradom Okresného úradu Martin.

Ministerstvo stanovilo podmienky nakladania s prebytočnou zeminou v kapitole VI. ROZHODNUTIE VO VECI, bod 3. záverečného stanoviska, podmienky č. 26 a 55.

Na základe týchto skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Pokiaľ ide o námietku týkajúcu sa vybudovaniu protihlukových stien:

Obec Krpeľany žiada vybudovanie protihlukovej steny od 1,5 km až po západný portál tunela, 4 m vysokú a lomenú.

Podľa hlukovej štúdie z roku 2014 (ENVICONSULT, spol. s r.o., Žilina) pri obciach Nolčovo a Krpeľany nie sú protihlukové steny potrebné.

Na základe opatrení uvedených v záverečnom stanovisku, kapitole VI. ROZHODNUTIE VO VECI, bod 3. boli stanovené opatrenia na ochranu obyvateľstva, elimináciu hluku, podmienky č. 13 – 18., pričom v bode 4 bol stanovený požadovaný monitoring hluku počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti, čím sa zabezpečí prijatie prípadných ďalších technických opatrení na elimináciu hlukovej záťaže na obyvateľstvo.

Na základe týchto skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Čo sa týka námietky vo veci prístupovej cesty k stavenisku:

Podávateľia rozkladov upozorňujú na neexistenciu prístupovej cesty na stavenisko, lebo hrádzu medzi Krpel'ami a Nolčovom nie je možné pre objekty vodnej elektrárne využívať a občania Krpel'ian taktiež nesúhlasia s prejazdom techniky cez obec.

Odvolací orgán vo vzťahu k tejto námietke uvádza, že v správe o hodnotení (str. 31) je uvedené, že v čase výstavby diaľnice sa bude pre prístupy na stavenisko využívať vo veľkej miere existujúca cestná sieť. Výrazne sa na tom bude podieľať cesta I/18, ktorá bude najviac využívaná. Rovnako sa budú pre výstavbu využívať existujúce cesty III. triedy, ako aj miestne komunikácie v dotknutých obciach. Okrem týchto komunikácií sa príležitostne budú využívať poľné cesty, lesné cesty a účelové komunikácie. Prioritou však bude prístup a zásobovanie staveniska priamo v trase diaľnice, resp. pre tento účel vybudovanými dočasnými prístupovými cestami. Samostatné prístupové komunikácie na stavenisko sú situované hlavne v blízkosti portálov tunelov, kde sa predpokladá presun veľkého množstva vytlačenej zeminy. Po ukončení stavby sa dočasné komunikácie zrušia a zrekultivujú. Prístupové komunikácie k objektom by mali byť mimo zastavaného územia a je potrebné zaistiť ich spevnenie prípadne čistenie tak, aby neznižovali kvalitu životného prostredia počas výstavby.

Podľa vyjadrenia navrhovateľa k jednotlivým rozkladom je prístup k západnému portálu tunela Korbel'ka možný po existujúcej ceste III. triedy č. 2131 a v prípade obmedzení na verejnej komunikácii pri priehrade je prístup možný z druhého smeru (Sučany – Podhradie – Kanské – Nolčovo). Pritom ešte dodáva, že v istej fáze bude možný prístup aj cez stavenisko od križovatky Turany 2.

Ministerstvo stanovilo podmienky a opatrenia na elimináciu vplyvov počas výstavby a organizácie staveniska v kapitole VI. ROZHODNUTIE VO VECI, bod 3. záverečného stanoviska, podmienka č. 75.

Na základe uvedených skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Vo vzťahu k nevykonanému dostatočnému inžinierskogeologickému a hydrologickému prieskumu:

Podávateľia rozkladov poukazujú na to, že v štádiu posudzovania vplyvov nebol vykonaný podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum vo vzťahu na vodné zdroje, najmä na vodný zdroj Teplička.

V tejto súvislosti odvolací orgán poukazuje na odborný posudok, v ktorom je na strane 113 uvedené: „.....bola navrhnutá úprava nivelety diaľnice v tunely Korbel'ka tak, aby tunelová rúra bola nad úrovňou výveru, aby sa v maximálnej možnej miere eliminoval prípadný drenážny efekt tunela. Ďalej boli realizované stopovacie skúšky prostredníctvom 3 vrtov počas 2 mesiacov, dokonca opakované, a výsledok bol negatívny, t.j. priamy kontakt medzi trasou tunela Korbel'ka, resp. medzi sledovanými vrtmi v trase tunela a VZ Teplička nebol preukázaný. Napriek tomu však do správy bolo uvedené pesimistickejšie stanovisko, že počas razenia tunela môže byť zasiahnutý nejaký kanál, ale je to vysoko nepravdepodobné.“

Pre danú trasu bol vykonaný v rámci hodnotenia vplyvov od roku 2005 hydrogeologický prieskum v území, zameraný na prameň Teplička pri Krpel'anoch. Ostatné pramene boli taktiež zmapované, sú však menšieho významu. Prieskum bol ukončený v roku 2015, to znamená, že

ho možno považovať za aktuálny. Prieskum bol vykonaný stopovacími skúškami z vrto, pričom sa nezistili žiadne spojovacie kanály k tomuto zdroju. V rámci prieskumov bola zistená úroveň podzemnej vody a na základe toho bolo upravené vedenie trasy tunela Korbeľka nad úroveň hladiny vody v masíve Kopy s cieľom vylúčiť, resp. minimalizovať prípadné nepriaznivé dopady razenia tunela a drenážny efekt tunela na hydrogeologické pomery v horninovom masíve. Navrhnuté boli taktiež opatrenia, napr. hydroizolácia tunela a technológia budovania tunela s použitím raziaceho stroja, ktorý zabezpečí odolávanie hydrostatickému tlaku počas razenia a nebude predstavovať žiadny drenážny efekt. Jeho ohrozeniu tunelom bráni aj celkový smer prúdenia podzemných vôd, poloha výveru pod úrovňou tunela a hlboko zarezaná dolinka Repiská, oddeľujúca vápencovo-dolomitický vodonosný masív od nepriepustného slienitého masívu s tunelovou rúrou.

Ministerstvo v kapitole VI. ROZHODNUTIE VO VECI, bod 3. záverečného stanoviska určilo, podmienky, resp. opatrenia na ochranu vôd č. 1 - 12:

K uvedenej problematike sa vyjadril navrhovateľ nasledovne: „*Pri Porovnávačej štúdií sa podľa technického predpisu TP 019 (staršie označenie 03/2006) vykonáva inžiniersko-geologická štúdia a sondy iba v mimoriadnych prípadoch. Orientačný inžiniersko-geologický prieskum sa vykonáva v stupni projektovej dokumentácie pre stavebný zámer (DSZ) a územné konanie (DÚR). Podrobný inžiniersko-geologický prieskum sa vykonáva po zadaní trasy územným rozhodnutím v stupni projektovej dokumentácie pre stavebné konanie (DSP). Z uvedeného vyplýva, že v koridore variantu V2 bol vykonaný geologický prieskum nadštandardne, ako pre DÚR z dôvodu získania čo najlepších poznatkov pre porovnanie všetkých variantov.*“

Podľa § 39 ods. 1 zákona je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa § 39 ods. 4 zákona ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 1 a v povolení navrhovanej činnosti.

Na podklade podmienok a opatrení určených v záverečnom stanovisku ako aj na základe § 39 ods. 4 zákona je zrejmé, že navrhovateľ je povinný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie spracovať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum a v prípade zníženia výdatnosti vodných zdrojov alebo ich zániku, pred zahájením prác pripraviť/naprojektovať náhradné zásobovanie dotknutého obyvateľstva ako podmieňujúcu investíciu. V prípade, ak by skutočné vplyvy posudzovanej navrhovanej činnosti boli nepriaznivejšie ako uvádza správa o hodnotení a navrhovateľ povinný zabezpečiť súlad realizovanej navrhovanej činnosti so zákonom, rozhodnutiami vydanými podľa zákona a s ich podmienkami.

Na základe vyššie uvedených skutočností odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

Čo sa týka námietky účasti európskych organizácií na posudzovaní vplyvov na životné prostredie:

Podávateľia rozkladov žiadajú prepracovať záverečné stanovisko za účasti európskych organizácií.

Odvolací orgán po preštudovaní tejto požiadavky zastáva názor, že sa jedná o požiadavku nad rámec zákona, pričom ministerstvo počas konania nemá zákonnú možnosť osloviť požadovanú organizáciu, ktorá by sa podieľala na vypracovaní záverečného stanoviska.

Odvolací orgán uvádza, že v predmetnom konaní bolo ministerstvo vecne príslušným správnym orgánom, ktorý mal vo veci rozhodnúť a konať v zmysle § 54 ods. 2 písm. k) zákona.

Pokiaľ ide o námietku vypracovania nových evakuačných trás:

Podávateľia rozkladov poukazujú, že v prípade mimoriadnej udalosti na vodnej stavbe Liptovská Mara a Krpeľany si tunelový variant vyžiada nové evakuačné trasy pre obec Krpeľany, a taktiež nebola vykonaná analýza vplyvu prívalovej vlny cez tunel.

V tejto súvislosti sa vyjadril navrhovateľ, že: „Variant V2 je vedený najnižším miestom údolia rieky Váh medzi starým korytom Váhu a Krpeľanským kanálom. Evakuačné trasy cez potencionálnu zátopovú oblasť sú otáznе, po dodaní relevantného podkladu o evakuačných trasách je možné technické riešenie diaľnice doplniť napríklad o podchod. Na zamyslenie je otázka, prečo evakuačná trasa v prípade prívalovej vlny vedie do zátopového územia južne od obce? Jediná reálne použiteľná trasa možnosť evakuácie je na terasový stupeň západne až severozápadne od obce k ceste I/18 za bariéru násypu železničnej trate. Vybudovaním mostného objektu diaľnice nad starým korytom Váhu sa naopak evakuačné podmienky pre obyvateľov zlepšia – možnosť úniku po telese diaľnice do svahov na východ od obce. Je však samozrejme potrebné simulovať vplyv telesa diaľnice na distribúciu prívalovej vlny a jej vzdutia. Únikovú cestu na juh do aluviálnej nivy (do zátopy) však nemožno brať ako reálnu.“

Na podklade uvedeného odvolací orgán zastáva názor, že ministerstvo náležite zistilo skutkový stav a uvedené námietky považuje za nedôvodné.

V súvislosti s nedodržaním lehoty pre vydanie záverečného stanoviska:

Podávateľia rozkladov poukazujú na skutočnosť, že ministerstvo nedodržalo 15 dňovú lehotu na vydanie záverečného stanoviska.

Podľa § 37 ods. 2 zákona vydá príslušný orgán záverečné stanovisko do 30 dní odo dňa doručenia odborného posudku podľa § 36 zákona.

Odvolací orgán v tejto súvislosti uvádza, že ministerstvo v tomto prípade nedodržalo zákonom stanovenú lehotu na vydanie záverečného stanoviska, resp. rozhodnutia, avšak táto skutočnosť bola spôsobená náročnosťou prejednávanej veci a s tým súvisiacou povinnosťou ministerstva ako správneho orgánu zistiť presne a úplne skutočný stav veci, tak ako sa uvádza v § 32 ods. 1 správneho poriadku.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti odvolací orgán konštatuje, že uvedená námietka je neodôvodnená.

Čo sa týka námietky podpísania záverečného stanoviska:

Niektorí podávateľia rozkladov namietajú, že bolo záverečné stanovisko podpísané iba spracovateľom záverečného stanoviska.

Odvolací orgán po preštudovaní námietky konštatuje, že záverečné stanovisko bolo podpísané osobou oprávnenou zastupovať príslušný orgán a bolo taktiež označené pečiatkou príslušného orgánu.

Vzhľadom na túto skutočnosť považuje odvolací orgán túto námietku za neodôvodnenú.

V súvislosti s prijatím stanovísk po lehote:

Niektorí podávateľia rozkladov namietajú skutočnosť, že príslušný orgán prijal stanoviská doručené počas konania aj po lehote stanovenej zákonom na ich doručenie.

Odvolačný orgán konštatuje, že vzhľadom na závažnosť prejednávanej veci a povinnosti správneho orgánu, t.j. ministerstva zistiť presne a úplne skutočný stav veci a obstarat' potrebné podklady pre rozhodnutie, v súlade s § 32 ods. 1 správneho poriadku, nepovažuje túto skutočnosť za takú skutočnosť, ktorá by bola dôvodom na zrušenie záverečného stanoviska. Odvolačný orgán túto námietku považuje za neopodstatnenú.

Pokiaľ ide o žiadosti o vylúčenie odkladného účinku odvolací orgán uvádza nasledovné:

Listami starostovia obcí, adresovanými na ministra životného prostredia a taktiež list pána primátora Mesta Ružomberok, MUDr. Igora Čombora, PhD., zo dňa 02. 08. 2017, ktorý smeruje voči odvolávateľom, v ktorom rozhorčene poukazuje na ich pravú motiváciu ...“ekonomické záujmy skupín, ktoré majú dodnes záujem na povrchovom variante kvôli pozemkom a dodávaným štrkom na podložie. Pri variante s tunelom Korbeľka nebudú potrebné ani pozemky a ani materiál na podložie cestného telesa“... spoločne požadujú vylúčenie odkladného účinku rozkladu. Listy boli postúpené na odbor posudzovania vplyvov na vybavenie a predstavujú deklaráciu vyššieho spoločenského záujmu.

Odvolačný orgán po preštudovaní tejto námietky zastáva názor, že neboli splnené zákonné požiadavky na vylúčenie odkladného účinku rozkladov. Odvolačný orgán konštatuje, že záujem na realizovaní navrhovanej činnosti nemôže byť nadradeným záujmom nad všeobecným záujmom ochrany životného prostredia, nakoľko nebolo dostatočným spôsobom preukázané, že realizáciu navrhovanej činnosti vyžaduje naliehavý všeobecný záujem a taktiež nebola preukázaná existencia nebezpečenstva, že odkladom výkonu záverečného stanoviska utrpí účastník konania alebo niekto iný nenahraditeľnú ujmu, nakoľko právoplatnosťou záverečného stanoviska, resp. jeho vykonateľnosťou vzniká oprávnenie navrhovateľa podať návrh na začatie povoloňacieho konania k navrhovanej činnosti odsúhlasenej v záverečnom stanovisku, samotná realizácia navrhovanej činnosti je podmienená vydaním právoplatného rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitného predpisu.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti odvolací orgán rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

S poukazom na uvedené po preskúmaní rozkladom napadnutého rozhodnutia a príslušnej spisovej dokumentácie konštatujem, že v uvedenej veci bolo potrebné rozhodnúť tak, ako sa uvádza vo výroku tohto rozhodnutia.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu sa v zmysle § 61 ods. 2 správneho poriadku nemožno odvolať. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom.

Proti rozhodnutiu o vylúčení odkladného účinku sa v zmysle § 55 ods. 3 správneho poriadku nemožno odvolať.



László Sólymos
minister životného prostredia
Slovenskej republiky

Doručí sa:

1. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
2. Mesto Turany, Ul. Osloboditeľov č. 83/91, 038 53 Turany
3. Obec Krpeľany, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany
4. Obec Ratkovo, Ratkovo 63, 038 54 Krpeľany
5. Obec Šútovo, Fatranská 88, 038 54 Krpeľany
6. Obec Kľačany, 027 51 Kľačany
7. Obec Stankovany, Stankovany 133, 034 92 Stankovany
8. Obec Švošov, Školská 70, 034 91 Švošov
9. Obec Hubová, Pri Váhu 70/70, 034 91 Hubová
10. SOS/BirdLife, Mlynské Nivy 41, 821 09 Bratislava
11. TAROSI, c.c., s.r.o., Ján Snopko, Slávičie údolie 106, 811 02 Bratislava
12. ARAGONIT, jaskyniarska skupina pri Slovenskej speleologickej spoločnosti, Žilina, Eduard Piovarči, Osiková 2, 010 07 Žilina
13. Inštitút pre ochranu prírody, Ing. Marián Jasík, Sásovská cesta 86, 974 11 Banská Bystrica,
14. Zelená koalícia mimovládnych organizácií, Roman Havlíček, Podunajská 24, 821 06 Bratislava,
15. Združenie domových samospráv, Marcel Slávik, P.O.BOX. 218, 850 00 Bratislava
16. Turčianska vodárenská spoločnosť, a.s., Kuzmányho 25, 036 80 Martin
17. Poľovnícke združenie Kľačany, Juraj Babušiak, Kľačany 200, 027 51 Kľačany
18. Spoločenstvo urbáriátu - Pozemkové spoločenstvo, Kľačany, 027 51 Kľačany
19. Penzión Rosnička, Kľačany 75, 027 51 Kľačany
20. Ing. Miroslav Janček, NESTRESUJ, s.r.o., Jaselská 1708/20, 955 01 Topoľčany
21. Peter Rusnák, NESTRESUJ, s.r.o., Jaselská 1708/20, 955 01 Topoľčany
22. Slovenské elektrárne, a.s., Závod Vodné elektrárne, Soblahovská 2, 911 69 Trenčín
23. OZ Iniciatíva Naše Karpaty, Rozvodná 11, 831 01 Bratislava
24. Centrum environmentálnych aktivít Trenčín, Mierové námestie 29, 911 01 Trenčín
25. Združenie Slatinka, ul. A. Sládkoviča, P.O.BOX 67, 960 01 Zvolen
26. Priatelia Zem-CEPA, Moyzesova 26, 902 01 Pezinok
27. Slovenská ornitologická spoločnosť/BirdLife Slovensko, Mlynské Nivy 41, 821 09 Bratislava
28. Slovenská ornitologická spoločnosť/BirdLife Slovensko (2), Zelinárska 4, 821 08 Bratislava
29. Jaskyniarska skupina ARAGONIT pri Slovenskej speleologickej spoločnosti so sídlom v Žiline, Osiková 2, 010 07 Žilina
30. Iniciatíva nezávislých konzultačných inžinierov a geológov, Ing. Ján Snopko, Madáchova 33, 821 06 Bratislava
31. Slovenská obchodná a priem. komora, Regionálna komora Žilina, Háľkova 31, 010 01 Žilina
32. SAV, Botanický ústav, Dúbravská cesta 9, 845 23 Bratislava 4
33. Lesné Družstvo Krpeľany, Pozemkové spoločenstvo vlastníkov Urbárskeho majetku Krpeľany, Obecný úrad, Štefánikova 137/8, 038 54 Krpeľany
34. AGRO WSM, s.r.o., Krpeľany, č. 63, 038 54 Krpeľany
35. Oblastná speleologická skupina, I. Houdeka 45/16, 034 01 Ružomberok
36. NESTRESUJ s.r.o., Jaselská 1708/20, 955 01 Topoľčany
37. MsO SRZ Martin Stráne, Hrdinov SNP 53, 036 01 Martin
38. Obec Krpeľany, obecný úrad, Petičný výbor, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany
39. Obec Nolčovo, obecný úrad č. 79, 038 54 Krpeľany
40. Dušan Grof, č. 26, 027 51 Kľačany
41. Dana Grofová, č. 26, 027 51 Kľačany

42. Tomáš Grof, č. 26, 027 51 Kral'ovany
43. Emília Grófová, č. 112, 027 51 Kral'ovany
44. Michal Gróf, č. 112, 027 51 Kral'ovany
45. Juraj Gróf, č. 112, 027 51 Kral'ovany
46. Matej Grof, č. 26, 027 51 Kral'ovany
47. Ján Topercer, CSc., Blatnica 315, 038 15 Blatnica
48. Ing. Ján Topercer, CSc., Zelená 106 16/3, 038 61 Martin – Priekopa,
49. RNDr. Dana Bernátová, CSc., Francúzskych partizánov 27, 038 61 Vrútky
50. Ing. Ján Topercer, CSc., Botanická záhrada UK č. 315, 038 15 Blatnica
51. Jozef Zatko, Kral'ovany – Rieka 130, 027 51 Kral'ovany
52. Elena Hnilicová, Kral'ovany – Rieka 9, 027 51 Kral'ovany
53. Oľga Gatialová, Cígel' 286, 971 01 Prievidza
54. Milan Jurečka, Kral'ovany – Rieka 7, 027 51 Kral'ovany
55. Jana Karvayová, Mládeže 19/17, 036 01 Martin
56. Mgr. Lenka Čierna, Kral'ovany – Rieka 6, 027 51 Kral'ovany
57. Marcela Pohánková, Kral'ovany – Rieka 8, 027 51 Kral'ovany
58. Anna Babušiaková, Kral'ovany 200, 027 51 Kral'ovany
59. Juraj Babušiak, Kral'ovany 200, 027 51 Kral'ovany
60. Jozef Ridzoň, č. 331, 029 56 Zákamenné
61. Marián Kubačka, č. 172, 027 51 Kral'ovany
62. Lenka Kubačková, č. 172, 027 51 Kral'ovany
63. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
64. Mgr. Vladimír Franko, Lásky 503, 038 04 Bystrička
65. Prof. Mikuláš Huba, Staroturský chodník 1, 811 01 Bratislava
66. Milena Vaňková, 03854 Krpeľany SNP 204
67. Mgr. Renáta Tvarožná, Čsl. armády 255/40, 038 54 Krpeľany
68. Milan Sajdák, Osloboditeľov 162, 038 54 Krpeľany
69. Miroslav Mach, Obchodní 1324, 765 02 Otrokovice, ČR
70. Elena Hnilicová, Kral'ovany 9, 027 51 Kral'ovany
71. Ján Arbet, Príjazdová cesta 156, 038 54 Krpeľany
72. Jozef Ridzoň, č. d. 331, 029 56 Zákamenné – za petičný výbor
73. Rudolf Baleja, predkladateľ petície, Stankovany 123, 034 92 Stankovany
74. Vladimír Vaňko, ul. Štúrova 264/13, 038 54 Krpeľany
75. Mgr. Renáta Tvarožná, Československej armády 255/40, 038 54 Krpeľany
76. Mgr. Jaroslav Král', starosta obce Krpeľany, obecný úrad, Štefánikova 138/7, 038 54 Krpeľany

Na vedomie:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
2. Okresný úrad Žilina, odbor výstavby a bytovej politiky, Andreja Kmeťa č. 17, 010 01 Žilina
3. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
4. Okresný úrad Ružomberok, odbor pozemkový a lesný, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
5. Okresný úrad Ružomberok, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
6. Okresný úrad Ružomberok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, A. Bernoláka 25, 034 01 Ružomberok

- 7. Okresný úrad Martin, odbor pozemkový a lesný, P. Mudroňa 45, 036 01 Martin
- 8. Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin
- 9. Okresný úrad Martin, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin
- 10. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor pozemkový a lesný, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
- 11. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
- 12. Okresný úrad Dolný Kubín, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
- 13. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. M. R. Štefánika 1, 010 40 Žilina
- 14. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Predmestská 1613, 010 40 Žilina
- 15. Obvodný banský úrad, ul. 9. mája č. 2, 975 90 Banská Bystrica
- 16. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Žilina, Hviezdoslavova 48, 010 01 Žilina
- 17. Krajský pamiatkový úrad, Mariánske nám.19, 010 01 Žilina
- 18. MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody, TU
- 19. MDV SR, odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
- 20. Dopravný úrad, sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
- 21. Úrad Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina
- 22. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Kuzmányho 27, 036 80 Martin
- 23. Okresný úrad Ružomberok, odbor katastrálny, Nám. A. Hlinku 74, 034 01 Ružomberok
- 24. Okresný úrad Ružomberok, odbor krízového riadenia, Dončova 11, 034 01 Ružomberok
- 25. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Štúrova 36, 03180 Liptovský Mikuláš
- 26. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Janka Kráľa 4, 010 40 Žilina
- 27. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Nám. M. R. Štefánika 1, 010 40 Žilina
- 28. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Námestie S. H. Vajanského 1, 036 58 Martin
- 29. Okresný úrad, odbor katastrálny, Severná 15, 036 01 Martin
- 30. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Námestie slobody 1, 026 01 Dolný Kubín
- 31. Okresný úrad, odbor katastrálny, Obrancov mieru 12, 026 01 Dolný Kubín
- 32. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nemocničná 12, 026 01 Dolný Kubín
- 33. Okresný úrad, odbor katastrálny, Obrancov mieru 12, 026 01 Dolný Kubín
- 34. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nemocničná 12, 026 01 Dolný Kubín
- 35. Okresný úrad, odbor katastrálny, Andreja Kmeťa 17, 011 32 Žilina
- 36. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Janka Kráľa 4, 010 40 Žilina
- 37. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie v sídle kraja, Nám. M. R. Štefánika 1, 010 40 Žilina
- 38. Mesto Martin, Mestský úrad, útvar hlavného inžiniera, špeciálny stavebný úrad, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin
- 39. Mesto Ružomberok, Mestský úrad, špeciálny stavebný úrad, Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok
- 40. Mesto Dolný Kubín, Mestský úrad, špeciálny stavebný úrad, Hviezdoslavovo námestie 1651/2, 026 01 Dolný Kubín
- 41. Okresný úrad, odbor výstavby a stavebného poriadku v sídle kraja, Janka Kráľa 4, 010 40 Žilina
- 42. MŽP SR, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU

- 43. MŽP SR, sekcia ochrany vôd, TU
- 44. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
- 45. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
- 46. Ministerstvo pôdohospodárstva a RV SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
- 47. ŠOP SR, Správa NP Veľká Fatra, P. O. Hviezdoslava 38, 036 01 Martin
- 48. ŠOP SR, Tajovského ul. 28/B, 974 01 *Banská Bystrica*
- 49. Správa NP Malá Fatra, Hrnčiarska ul. 197, 013 03 Varín
- 50. Správa Tatranského národného parku, P. O. Box 21, 059 41 Tatranská Štrba 75
- 51. Archeologický ústav SAV, Akademická 2, 949 21 Nitra
- 52. ŽSR, odbor 220, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
- 53. Štátne lesy, GR, Námestie SNP č.8, 975 66 Banská Bystrica
- 54. Prezídium Hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava
- 55. SVP, š.p., OZ Piešťany, Nábrežie I. Krasku č. 3/834, 921 80 Piešťany