

Výbor Msč Ružomberok - Hrboltová , ul. Potočná 6 , 034 01 Ružomberok
predseda Ing. Anna Šanobová

Ministerstvo životného prostredia SR
sekcia environmentálneho hodnotenia
odbor posudzovania vplyvov
nám. L. Štúra 35/1
812 35 BRATISLAVA

2018 1/24
D1
v Hrboltovej 28.3.2018

**Rozklad proti schváleniu Záverečnému stanovisku č. 1627/2018 -1,7/ml vo veci „ D1
Diaľnica D1 Hubová –Ivachnová, zmena trasy diaľnice „ zo dňa 26.2.2018**

Predmetným rozhodnutím MŽP SR, ako príslušný orgán štátnej správy odsúhlasil realizáciu navrhovanej činnosti „ D1 Diaľnica D1 Hubová –Ivachnová, zmena trasy diaľnice „, a tým zároveň odsúhlasil, na základe pripomienok k sprave o hodnotení, t.j. stanovísk obcí, dotknutých orgánov i verejnosti, záznamov z verejných prerokovaní a najmä z priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie , **variant V2 /s mostom 204-00 v alternatíve 1, teda realizácia objektu 204-00 most na diaľnici D1 – dvojtrámový, dvojpoľový most, dĺžka premostenia 108 m / a je uvedený v tomto rozhodnutí , keďže je environmentálne prijateľný .**

Týmto rozhodnutím boli zároveň zamietnuté všetky rozhodujúce pripomienky občanov Hrboltovej, ako dotknutej verejnosti , ktoré boli podané v rámci jednotlivých konaní v predmetnej veci , ako aj požiadavky vyjadrené v 2 petíciách .

Preto proti tomuto rozhodnutiu podávame rozklad v zmysle § 61 ods. 1 zákona č.71/1967 Zb.o správnom konaní, vzhľadom k nasledovným skutočnostiam :

1.Namietky proti postupu navrhovateľa / NDS a.s. , Dopravoprojekt a.s. / v procese prípravy alternatívneho riešenia trasy diaľnice D 1

a./ Prerokovanie alternatívneho riešenia trasy diaľnice D 1 na Komisii pre územné plánovanie, výstavbu a životné prostredie pri Meste Ružomberok

Občania Hrboltovej vo svojej petícii zo dňa 13.3.2016 považujú za prijateľný variant s portálom v lokalite Borček / variant V 3/. Rovnaký názor potvrdila aj odborná verejnosť - Komisia pre územné plánovanie, výstavbu a životné prostredie pri Meste Ružomberok na svojom zasadaní zo dňa 14.3.2016, kde spochybnila tvrdenie p.Šípoša z Dopravoprojektu a.s., že existuje len jedno riešenie variant predmetného úseku .

NDS a.s. teda bola od samého začiatku informovaná, aké požiadavky má laická aj

odborná verejnosť a preto mohla v záujme transparentnej argumentácie navrhnúť posudzovanie aj v trasovaní V3 , čím by sa dosiahlo objektívne posúdenie celej lokality. Na základe uvedeného zastávame názor , ktorý sa následne v rámci rozkladu preukáže, že k trase V0 bola vypracovaná jediná alternatíva / V1 a V2 su technicky veľmi zhodne / , ktorá bola preferovaná navrhovateľom. Podmienky pre posúdenia EIA boli nastavené tak, že nemohlo zvíťaziť najlepšie environmentálne riešenie , pretože trasovanie V3 a V4 bolo svojvoľne vylúčené bez relevantného posúdenia .

Taktiež chceme poukázať na možnú ovplyvňovanie štátnej správy realizátorom stavby, pretože iba on mohol mať záujem na tom, aby sa V3 ani len neposudzovala v EIA, z obavy, že tento variant bude hodnotený ako najvýhodnejší z technického aj environmentálneho hľadiska .

Rozpor - NDS a.s. nechcela akceptovať požiadavky verejnosti a neustále presadzovala svoje jedine riešenie.

b./ Pracovne stretnutie NDS a.s. , Dopravoprojekt a.s. ,Mesto Ružomberok a občania Hrboltovej a.s zo dna 21.4.2016 v Ružomberku

Na tomto stretnutí bola verejnosť pracovníkmi NDS a.s. a Dopravoprojektu a.s. opäť presvedčaná o tom, že **návrh riešenia V1 je jediné možné riešenie** . Pričom vtedajší hovorca NDS a.s. p.Jánošík vystupoval voči verejnosti arogantne, na čo bol upozornený aj viceprimátorom Mesta Ružomberok p.O.Laukom , **pretože verejnosť odmietala prijať jedinú navrhovanú variantu bez bližšieho preskúmania**. Na toto stretnutie reagovala verejnosť ústnymi pripomienkami, ako aj písomnými pripomienkami Výboru Msč Hrboltová zo dňa 22.4.,v ktorom navrhované riešenie **odmietla a požadovala v bode č. 4 geologicky preskúmať posunutie portálu západnejšie na km cca 1,45** .

Dôkaz :

- 1.zapisnica z Komisie
2. Petícia
3. Pripomienky Výboru Msč Hrboltová zo dňa 22.4.2016 k pracovnému stretnutiu na Meste Ružomberok zo dňa 21.4.2016

2.námietky voči priebehu správneho konania - k rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml

a./ V pripomienkach Výboru Msč Hrboltová , zo dňa 1.2.2017 k rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml v bode 1 , sme žiadali doplniť do variant pre ďalšie hodnotenie variant V3 .Variant V3 nebol zaradený do rozsahu hodnotenia, resp.bola zaradená len jeho podmienka, že stavenisková doprava pri tomto variante nemá byť vedená cez miestne komunikácie, teda mimo zastavaných častí Msč Hrboltová.

Rozpor so zákonom vidíme v tom, že neboli akceptované pripomienky občanov na riešenie V3 a v čase pripomienkovania rozsahu hodnotenia neboli predložené žiadne presvedčivé dôkazy ani štúdie, technické správy k variantným riešeniam,

ktoré by hodnoverne preukazovali neskoršie tvrdenie NDS a.s , že V3 je nevhodné riešenie. Rozporujeme skutočnosť, že MŽP SR nezaradilo V3 do rozsahu hodnotenia, čím by sa jednoznačne preukázali environmentálne výhody jednotlivých riešení .

b./ v čase pripomienkovania rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml nebol na enviroportáli zobrazený variant V2, včetně obslužných komunikácií , pričom sme v Pripomienkach Výboru Msc Hrboltová k rozsahu zo dna 1.2.2017 žiadali mapu variantu V2 zverejniť a proces pripomienkovania rozsahu hodnotenia zopakovať, pretože nie je možné sa vyjadrovať k trasovaniu diaľnice, ktoré nie je zrozumiteľne popísané ani zakreslené do situačnej mapy.

Rozpor so zákonom - verejnosť sa nemohla relevantne vyjadriť k variantu V2, pretože zverejnená dokumentácia bola neúplná, chýbali údaje o vzdialenosti trasy od obytnej zony a celková situácia navrhovanej zmeny oproti pôvodnej .

Dôkaz : Pripomienky Výboru Msc Hrboltová k rozsahu hodnotenia o dna 1.2.2017

3.Námietky voči priebehu správneho konania - k odbornému posudku

3a./ V rámci správneho konania k odbornému posudku sme využili právo nahliadnuť do spisu na MŽP SR .Pri prehliadke spisu sme zistili, že v spise chýba IG prieskum Kuvik 2017 , na ktorý sa odborný posudok vo viacerých častiach odvoláva. Pracovníkom MŽP SR nám bolo prisľúbené, že nám ho pošlú v elektronickej forme.. Následne sme obdržali z MŽP SR mail, že spis máme žiadať v Štátnom geologickom ústave Dionýza Štúra. Keď sme spis v Štátnom geologickom ústave žiadali , bolo nám oznámime, že tento je zamknutý na žiadosť zhotoviteľa na 10 rokov. Na základe tejto skutočnosti sme sa nemohli vyjadriť k odbornému posudku a to v tých častiach, ktoré sa priamo odvolávajú na prieskum Kuvik 2017.

Túto skutočnosť považujeme za porušenie správneho poriadku § 33 , ods.2 , kde bolo obmedzené naše právo vyjadriť sa k odbornému posudku . Preto sme požiadali správny organ o prerušenie konania v zmysle § 29, ods. 2 . Na túto žiadosť nám MZP SR nijakým spôsobom neodpovedalo a konanie neprerušilo, tak ako to žiadali viacerí účastníci konania.

Rozpor – podľa nášho názoru správny orgán týmto prejavil svoj nezáujem o naplnenie povinnosti, ktorá mu vyplýva z § 32, ods. 1 správneho poriadku, podľa ktorého je správny orgán povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstarat' potrebné podklady pre rozhodnutie. Máme za to, že ak sa príslušná sprava Kuvik 217 nenachádzala na MŽP SR, nemohla byť preskúmaná a teda správny orgán nevykonan v tejto veci dostatočne zisťovanie a to i napriek tomu, že zo strany občanov prichádzali na MZP SR opakované spochybnenia na tvrdenia uvedené v správe o hodnotení a v odbornom posudku

3b./ Za porušenie zákona považujeme aj to, že správny orgán vybavil našu žiadosť o doplnenie spisu tak, že nás odkázal na iného účastníka konania , t.j. na NDS a.s. a tá nás odkázala na Štátny geologický ústav Dionýza Štúra, kde nám však povedali, že povolenie na vydanie správy musíme pýtať od zhotoviteľa .Takto sme sa nemohli v stanovenej lehote kompetentne vyjadriť ku všetkým bodom odborneho posudku.

Vzťahujeme námietku voči takémuto postupu správneho orgánu, ktorý účelovo znemožňuje transparentné preskúmanie dôkazov, ktoré sú dôležité a pre danú vec rozhodujúce.

3c./ Pri prehliadke predmetného spisu dňa 13.2.2018 sme boli rušení pracovníčkou NDS a.s. , ktorá na nás vyvíjala nátlak, a to tým, že ak budeme žiadať variant V 3, tak sa žiadna diaľnica stavať nebude. Podotýkame, že o čase prehliadky spisu sme informovali len MŽP SR, napriek tomu do kancelárie, kde sme spis prezerali prišla v tom čase p.Batorová Kristína z NDS a.s. a správala sa na MŽP SR ako nadriadený orgán .

Rozpor vidíme v tom, že MŽP SR akoby preniesol úlohu správneho orgánu na NDS a.s. v tomto konaní, keďže dovolil pracovníčke NDS a.s. ovplyvňovať proces prehliadky spisu, tým neformálne odsúhlasil úlohu správneho orgánu v prospech NDS a.s. ,čím sa stal proces v predmetnom konaní formálnym, protiprávnym a neobjektívnym.

Dôkaz :

- 1.email z MZP SR
- 2.Ziadosť o prerušenie konania
- 3.list na DS

4.Porušenie zákona č. 211/2000 Z.z.o slobodnom prístupe k informáciám a porušenie Zákona o správnom konaní č. 71/1967 Zb. zo strany NDS a.s.

V rámci uvedeného zákona nemôže byť technická dokumentácia zhotoviteľom zneprístupnená, keď je súčasťou projektu hrađeného z európskych zdrojov, čo je porušenie príslušného zákona .

Porušenie správneho konania vidíme v tom, že NDS a.s. na výzvu správneho orgánu, odmietla poskytnúť dokumentáciu súvisiacu so správnym konaním, hoci kópiu IG správy Kuvik 2017 musí mať k dispozícii, pritom podľa správneho poriadku § 32 ,ods.3 , v náväznosti na § 34 , odst. 1 a 2 , bola povinná predmetnú správu správne mu orgánu predložiť.

Táto skutočnosť vytvára obavu , že NDS a.s. zrejme nechce, aby účastníci konania mohli preskúmať skutkový stav v rámci pripomienkovania predmetnej veci.

Dôkaz : mail zo dňa 21.2.2018

5.Námietky k Zaverecnému stanovisku č. 1627/2018 -1,7/ml vo veci „ D1 Diaľnica D1 Hubová –Ivachnová, zmena trasy diaľnice „

str. 23 - vo veci *variantného riešenia*

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.

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

Rozpor - pripomienka mala byť v rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml zo dňa 16.1.2017, pretože bola oznámená listom Výboru Msč Hrboltová zo dňa 1.2.2017, v ktorom sme v bode 1 žiadali doplniť variant V3. Táto pripomienka bola bezprecedentne zmanipulovaná a to tak, že do SoH dostala len jej sekundárna časť, ktorá zahŕňala požiadavku, aby prístupové komunikácie pri výstavbe V3 neboli vedené cez obec Hrboltová. V kontexte trasovania variant V0, V1, V2, je ťažko vysvetliteľné, že V3 je vnímaný ako variant prístupových ciest a nie ako variant trasovania diaľnice.

Dôkaz :

1. list Výboru Msč Hrboltová zo dňa 1.2.2017 - Pripomienky k Rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml zo dňa 16.1.2017

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“.

Argumentácia, že podmienky pre vybudovanie nového portálu smerom na západ môžu byť len horšie, sú z technického hľadiska nepodložené.

Poukazujeme na mimoriadne závažnú skutočnosť, že Záverečná správa "Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová, NOVÁ TRASA, Orientačný inžinierskogeologický prieskum", Borovský, M. a kol. (zodpovedný riešiteľ úlohy = Borovský, vypracoval & koordinátor = Kuvik) - CADECO, 2016 (evidenčné č. v Geofonde: 95 125) dokumentuje

v km 2,068 (portálový zárez pri variante V2), t.j. IG-rez 1-1' v záverečnej správe, v hĺbkach medzi 18-27m sa nachádzajú (čiže takmer 10!-metrova hrúbka/mocnosť súvrstvia), citát zo záverečnej správy, "prevažne TEKTONICKY PORUŠENÉ ilovce a ílovité bridlice (tzv. porubské súvrstvie) = G5/GC - F2/CG", t.j. štrk ílovitý až il (!) štrkovitý.

- je "PREDPOKLADANÁ ŠMYKOVÁ PLOCHA" (z Prílohy záverečnej správy) v hĺbke 10,5 m (STR: Severná tunel. rúra) a 7,5 m (JTR) ,

čo znamená, že od povrchu po túto plochu sú ZOSUVNĚ ZEMINY, "KVARTER podľa citovania ZS / deluvialny komplex - zosuvné deluvium charakteru kamenito-ilovitých sutí a ílov, BLOKOVÉ POLIA V POHYBE " !!

- ustálená hladina podzemnej vody (U-HPV) je LEN 3,75 m (STR) a 1,75 ! m (JTR) pod povrchom terénu!

Je potrebné preukázateľne vyhodnotiť objektívnu realitu skutočnosť "prevažne TEKTONICKY PORUŠENÝCH súvrstviach" km 2,154 (už razená časť tunela variantu V2), t.j. IG-ASez 2 - 2' v Z.S.

- detto, t.j. "prevažne tektonicky porušené. . ." v hĺbkach medzi 11-21 m (STR), resp. medzi 9-19 m (JTR) - t.j. taktiež 10 m hrubé/mocné súvrstvie "prevažne tektonicky porušené porubské súvrstvie"!

- detto, t.j. "predpokladané šmykové plochy" 7,5 m (STR) a 5 m (JTR)

- detto, t.j. U-HPV je v 9 m (STR) a 7,5 m (JTR)

-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.

Pripomienka sa akceptuje a je zohľadnená v časti VI. bod 3. tohto rozhodnutia t.j. : opatrenie č. 152. Dočasnú prístupovú cestu DP-4 v intraviláne obce Hrboltová nevyužívať pre výstavbu diaľnice. /str.71/

Rozpor vidíme v tom, že požiadavka občanov bola nevyužívať miestne komunikácie v intraviláne na všetku staveniskovú dopravu, t.z. aj dopravu spojenú s prvotnou mobilizáciou techniky ku portálu, dopravu spojenú s výstavbou DP-4 a prípravy staveniska západného portálu, preto považujeme túto pripomienku v skutočnosti za neakceptovanú, pretože ani SoH, ani ZS nerieši ako sa vykoná prvotná mobilizácia ku portálu ,keď dočasný most cez rieku Váh takúto techniku neprenesie a po akých komunikáciách sa bude pohybovať technika pri výstavbe dočasných prístupových ciest, ako aj pri zakladaní staveniska západného portálu ?

str.24

- vo veci trvalých prístupových ciest TP-1 a TP-2 - aby trvalé prístupové komunikácie k portálu spĺňali 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 rámeč 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.

Rozpor vidíme v tom, že trvalé prístupové cesty TP-1 a TP-2 sú v prevažnej miere tvorené miestnymi komunikáciami, ktoré nespĺňajú príslušnú normu STN 736110 a nedajú sa upraviť tak ako to tvrdí navrhovateľ, pretože sú úzke cca 3 m a v tesnej blízkosti týchto komunikácií sa nachádza bytová zástavba.

Rozpor- západný portál je plánovaný v lokalite, do ktorej sa nedá vybudovať zodpovedajúca prístupová komunikácia

Rozpor -schválením tohto záverečného stanoviska prišlo k schváleniu riešenia prístupových komunikácií v rozpore s platnou STN 736110, a v rozpore s bezpečnosťou

cestnej premávky v obciach , nedajú sa vybudovať chodníky pre chodcov, nie je možná obojsmerná premávka, komunikácie nie sú stavané na ťažkú zachrannú techniku

Rozpor - s § 46 správneho poriadku, podľa ktorého *rozhodnutie musí byť v súlade so zákonmi a ostatnými právnymi predpismi , musí ho vydať orgán na to príslušný, musí vychádzať zo spoľahlivo-zisteného stavu veci ...*

Chceme pripomenúť, že argumentácia NDS a.s. / vid. článok v denníku PRAVDA - Dlhší tunel Čebrať nevyhovuje každému -, zo dna 12.3.2018./ , že záchranné zložky v prípade nehody budú zasahovať po diaľnici je zavádzajúca, pretože situácia po nehode môže byť taká, že takéto riešenie nebude možné, pretože diaľnica bude z dôvodu nehody neprístupná . V takom prípade by mali byť funkčné trvalé prístupy. Ale ak sú úzke, ak sú v strmom neprístupnom teréne /napr. v zimnom období ťažko zjazdne / je veľmi pravdepodobné, že na týchto komunikáciách uviazne záchranná hasičská a zdravotná technika a na miesto hromadnej havárie sa nedostane, alebo sa nebude môcť z neho dostať, čo spôsobí ohrozenie ľudských životov.

Dôkaz : mapový podklad TP-1, TP-2 , fotografie existujúcich komunikácií plánoaných na TP-1 a TP-2

str.24

- vo veci depónii 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 strana č. 25 záverečného stanoviska č: 1627/2018-1.7/ml, zo dňa 26. 02. 2018

v tejto polohe je nevyhnutné pre potreby realizácie tunela Čebrať zo západnej strany. Navyiac 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, výruby 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.

Argumenty navrhovateľa sú rovnaké v sprave o hodnotení ako aj v odbornom posudku . Z nich vyplýva , že pre navrhovateľa je dôležitejšie kritérium minimalizácie záberu nad rámec DSP, oproti zníženiu ekologických rizík. Odôvodnenie , že poloha je nevyhnutná pre

potreby tunela - portálu je neakceptovateľná a poukazuje to hlavne na to, že portál je umiestnený nevhodne, pretože nie je možné v jeho blízkosti umiestniť depóniu na bezpečnom mieste. Aj druhá možnosť umiestniť depóniu severnejšie, je navrhovateľom zamietnutá z dôvodu, že naruší stabilitu horninového prostredia. Odvolávanie sa na SoH je zavádzajúce, pretože SoH vyhodnotila úsek, v ktorom sa plánuje západný portál, ako geologicky nestabilný.

Rozpor – zariadenie staveniska včetně množstva ťažkej, stavebnej dopravnej, vrtacej, vibračnej a ďalšej špeciálnej techniky, včetně deponie DD-2 je umiestnené v geologicky nestabilnom území, v blízkosti cenných mokraďových biotopov a navyiac nad obytnou zónou, v jej tesnej blízkosti

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

Rozpor - že nebol preukázaný negatívny vplyv, pretože aj v SoH sa uvádza, že najkritickejších bude prvých 300 m razenia tunela, pretože je vedený v geologicky nestabilnom úseku a depónia je v jeho blízkosti.

Prevádzkové opatrenia a monitoring depónie nemôžu zabrániť zosuvu depónie, pretože nemožno prijať také prevádzkové opatrenia, ktoré by zabránili zosuvu depónie, včetně celého územia. Riziká spojené s umiestnením depónie sa nedajú minimalizovať prevádzkovými opatreniami na stavbe.

ZS str.24

- 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.

Poukazujeme na zásadné skutočnosti, prepotrebné preskúmať a objektivizovať v rámci vykonania dôkazov.

V nestabilnom zosuvnom území nad m.č. Hrboltová (t.j. cca km 1,7 - 3,0) je nevyhnutné nepoužiť v žiadnom prípade trhacie práce, prípadne podobné "dynamické otrasy", ktoré zaktivizujú - prieskumom preukázané - náchylné zosuvné horninového komplexu, ktorých mobilizácia bude mať katastrofálny dosah na nižšie žijúcich obyvateľov. Už samotný inžinierskogeologický prieskum (Borovský, 2016) dostatočne preukázal prítomnosť, citujeme, "prevažne tektonicky porušených súvrství ílovcov a ílovitých bridlic

(tzv. porubské súvrstvie)", tvorené aj poloskalnými horninami až zeminami typu G5/GC - F2/CG, t.j. štrkami ílovitými - ílmi štrkovitými.

Tieto tektonicky porušené súvrstvia majú 10! metrovú mocnosť/hrúbku a nachádzajú sa v hĺbkach od 17 - 27 m pod povrchom terénu (km 2,068), resp. okolo 10 - 20 m pod povrchom v km 2,154. Nad týmito súvrstviami sú identifikované "predpokladané šmykove plochy", a to v hĺbkach pod povrchom 10,5 m (STR=severná tunel.r.) a 7,5 m (JTR) - v km 2,068. V km 2,154 sa "predpokladané šmykove plochy" nachádzajú v hĺbkach 7,5 m (STR), resp. 5 m (JTR). To jednoznačne dokazuje vysoko náchylné prostredie na zosúvanie (viac in "D1 Hubová-Ivachnová, nová trasa, orientačný IGP" - Borovský a kol., CAD-ECO, 2016)

Aj z vyššie popísaného je **pre zabezpečenie bezpečnosti obyvateľstva, bývajúceho pod predpokladaným razením tunela vo variante V2**, nevyhnutné akékoľvek vylúčenie kritických dynamických účinkov - medzi ktoré patria hlavne trhacie práce.

Je nekorektné a neodborné, keď sa v Záverečnom stanovisku píše "Treba pripomenúť, že západný portál variantu V3 a úvodná časť tunela by boli razené nie v horninách, ale v zeminách (celková hrúbka až cez 35 m) na vrchu so zosuvmi, čo predstavuje extrémny technický a stabilitný problém."

Nie je pritom pravdou, že Z-portál V3 by bol RAZENÝ v zeminách s hrúbkou až do 35! metrov: toto je neakceptovateľná manipulácia! Viacerí predsa vieme, že aký je základný a podstatný rozdiel medzi hĺbením a razením tunela: raziť sa predsa bude V3-tunel (ako skoro každý tunel/ako napr. aj V2-tunel) až za vyhĺbeným portálovým zárezom.. Je preto zavádzajúce a odborne nekorektné písať o 35 m: v mieste raziacich prác budú predsa podstatne vhodnejšie horniny - ako to vedia i RNDr. Kuvik s Mgr. Borovským (viac in "Borovský A KOL., 2016" = Príloha 8 "Výsledky geofyzikálnych povrchových meraní", s. 7 (Geofyzikálny profil 1 [č. prílohy 8/3] + Geofyzikálny profil 2 [č.p. 8/4])..

Navyše je nutné zdôrazniť ďalšiu technickú "V3-výhodu", že severným odklonením trasy diaľnice cez variant V3, sa v realizácii navrhovanej činnosti vyhneme "extrémne technicky a stabilne problematickým zeminám (hrúbky až cez 35 m) na vrchu so zosuvmi", ktoré sú v trase V2 na priečnej šírke až 60! m [in Borovský a kol., 2016: "Najväčšie hrúbky kvartérnych sutí sú interpretované na úseku 150-210 m (35-37 m)"].

Keďže IG-vrt J-47 (Fussganger a kol, 2006) je najvhodnejšie/najsevernejšie umiestnený pre trasu variantu V3 (t.j. v km cca 1,6), predpokladáme že RNDr. Kuvik si je vedomý tohto lokálneho geotechnického zhodnotenia územia - keďže on aj vypracoval aj zhotovil Prílohu 2 "Situácia prieskumných diel" in Borovský a kol., 2016. (Pre úplnosť uvádzame, že blízko trasy V3 sa pre korektné IG-zhodnotenie V3-portálu dajú využiť aj vrty J-43 [km 1,4], J-44 [km 1,45], J-46 [km 1,58] a J-48 [km 1,65]...)

ZS str 27

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 inžiniersko-geologický 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 pilótovou 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 strana č. 26 záverečného stanoviska č: 1627/2018-1.7/ml, zo dňa 26. 02. 2018 zvážiť zabezpečovanie svahu po úrovniach pomocou klincovania, kari sietí a torkkrétového 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;

Rozpor - cenné mokradľové biotopy sa musia chrániť a preto by sa mali hľadať také riešenia trasovania ciest, ktoré tieto biotopy zachovajú. Realizáciou variantu V3 sa tieto cenné mokrade boli zachované včetně početných výverov vody, ktoré sa v okolí plánovaného západného portálu nachádzajú. Dá sa predpokladať, že celá táto oblasť v dôsledku budovania plánovaného portálu úplne zanikne.

Vidíme rozpor so Zákonom o ochrane prírody a krajiny č.543/2002 Z.z., v tom, že

- mokradľový biotop nebol zvlášť posudzovaný v správe o hodnotení
- navrhovateľ nie je zaviazaný oplotiť biotop počas výstavby
- navrhovateľ nie je zaviazaný vytvoriť náhradný biotop v prípade jeho zničenia

- *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 (hlbený tunel) je potrebné realizovať plošný základový prah alebo prah na mikropilótach voľknutých do predkvartérneho strana č. 27 záverečného stanoviska č: 1627/2018-1.7/ml, zo dňa 26. 02. 2018 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 sute 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 deluviálnoproluviálnych 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 štrkopiesčítý (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.

Rozpor - pripomienka nemôže byť predmetom prieskumných a projektových prác, pretože ak tento problém budete riešiť neskoro, / v rámci územného a stavebného konania/ stane sa neriešiteľným. Pretože povrchovú ani spodnú vodu zo staveniska portálu a nedokončeného tunela nie je kam odvádzať, pretože neexistuje vhodný recipient vyústený do Váhu.

Kamenný potok prenesie krátkodobé max 50 l/s-1, keďže nie je zregulovaný, vytvárajú sa pri tomto prietoku hrádze a potok sa vybrežuje. Pri ploche povodia 2,5 km dosiahne tento prietok pri silnejšom daždi. Ak k tomu pripočítame povrchovú a drenážovanú vodu zo staveniska a nedokončeného tunela, ľahko v sumáre presiahne celkový objem vody 100 l/s-1. V takom prípade je celá ul. Záskanie vytopená, pretože Kamenný potok bude tiecť mimo koryta, do dvorov a pivníc rodinných domov.

V časti VI. bod 3 je uvedené opatrenie č. 39 nasledovne: „*Riešiť zaústenie prečistených banských vôd počas razenia tunela a vôd zo zariadenia staveniska na západnom portáli do Váhu, avšak regulovaným vypúšťaním,* „

Rozpor - opatrenie nerieši, akým spôsobom sa voda dostane do Váhu, pričom Kamenný potok to byť nemôže a iný recipient tu neexistuje. Zároveň si tento bod odporuje s nasledujúcim bodom č.40, kde je uvedené, že Kamenný potok nemá dostatočnú retenčnú kapacitu.

Rozpor - s § 46 správneho poriadku, rozhodnutie musí byť v súlade so zákonmi a ostatnými právnymi predpismi, musí ho vydať orgán na to príslušný, musí vychádzať zo spoľahlivo-zisteného stavu vecí ...

Str.28

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 strana č. 28 záverečného stanoviska č: 1627/2018-1.7/ml, zo dňa 26. 02. 2018 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 otrasmami 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.

Trváme na tom, aby bola vyhláška MZ SR č.54//2007 Z.z.o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácii dodržaná. Most 204-00 sa plánuje budovať vo vzdialenosti 40 od obytných domov, kde bývajú a celý deň sa zdržujú starší dôchodcovia, ktorých výstavba z dôvodu hluku môže ohroziť na živote. Povolená pracovná doba od 7.00-21.00 znamená pre týchto ľudí celodenné utrpenie , navyac hlučné stavebne prace sú povolené aj v sobotu.

Rozporujeme -ospravedlňovať hluk najmodernejším vybavením na stavbe / str. 65 záverečného stanoviska / a zároveň nenavrhnúť dočasné protihlukové opatrenie /napr.steny, prípadne elimináciu hluku prerušovaním prác v rámci pracovnej doby v zmysle prísluš.hygienických noriem / počas výstavby a následne rozporujeme oprávnenie udeľovať výnimku z vyhlášky MZ SR č.54//2007 Z.z.o prípustných hodnotách hluku , keďže sa jedná o 40 m vzdialenosť rodinného domu od stavby !

Rozporujeme povolenú pracovnú dobu – správny orgán nemá žiadne oprávnenie udeľovať výnimku z predmetnej vyhlášky.

Rozporujeme aj tvrdenie *o trasovaní staveniskovej dopravy iba v nevyhnutých prípadoch a po nevyhnutnú dobu* , pretože v odbornom posudku a v technických opatreniach uvedené že v Hrboltovej nebude vedená stavenisková doprava po miestnych komunikáciách .

str. 30

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.

Výhody navrhovaného riešenia V3 :

- je to veľmi priateľské riešenie vo vzťahu k životnému prostrediu na území NATURA 2000
- obyvatelia budú minimálne zaťažení počas výstavby ako aj počas prevádzky
- obyvatelia nebudú vystavení nebezpečenstvu havárií, škôd na majetku
- nevznikne nový zdroj znečistenia ovzdušia v obytnej zóne Hrboltovej
- pri tomto riešení nie je potrebné budovať zložité prístupové cesty
- nie je potrebné vykupovať ďalšie pozemky a robiť ďalšie zábery
- nie je potrebné budovať mosty 203 a,204
- je vysoký predpoklad rýchlejšej a ekonomicky výhodnejšej realizácie celého úseku D1,v kontexte eliminácie rizík pri výstavbe

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

Vedenie trasy variantu V1 a V2 – tunelový variant str.42

V rámci pripomienkovania správy o hodnotení sa spomína realizácia tzv. Variantu V3,

ide najmä o stanoviská občanov a združení z mestskej časti Ružomberka - MšČ strana č. 44 záverečného stanoviska č: 1627/2018-1.7/ml, zo dňa 26. 02. 2018 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.

Ak zhotoviteľ nie je schopný vyriešiť problém prenikania vody z Kamenného potoka do tunela /prietok 15 l/sec.-1/, tak nebude ani schopný riešiť v tak zložitom a geologicky náročnom prostredí situácie, ktoré vzniknú s vodou pri razení tunela Čebrať .Preto považujeme uvedenú argumentáciu za zavádzajúcu a nedostatočnú .

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).

Pretože, keď porovnáme dátum stanovenia Rozsahu hodnotenia MŽP SR , č. 1504/2017-1,7/ML ktorý je zo dňa 16.1.2017 s dátumom IGHP Kuvik 2017 tak , je zrejmé, že 16.1.2017 nemohol existovať žiaden prieskum Kuvik 2017, na základe ktorého by navrhovateľ mohol posudzovať a vylúčiť V3 s portálom v km cca 1,5 z dôvodu vplyvov na horninové prostredie.

Neobstojí ani tvrdenie navrhovateľa , že variant V3 sa riešil na základe množstva prieskumných diel /OP str.36, odst.č. 2/, pretože tieto sú z roku 2001 , 2007, 2010 a sú to diela 7-16 ročné ! a navyše skúmali trasu V0 a nie trasu V3, ktorá má iné trasovanie. K tomu je dôležité poznamenať, že sú to tie iste prieskumy, na základe ktorých navrhovateľ nedokázal vyhodnotiť riziká spojené s trasou V0.

Aj keď bolo snahou dôkladne preštudovať záverečnú správu "Kuvik, 2017", nebolo doposiaľ umožnené ani krátke nahliadnutie do nej, pričom je pre nás nevyhnutná konfrontácia výsledkov záverečnej správy s vyššie spomínanou ZS "Borovský a kol., 2016".

Žiadame preto, aby nám boli poskytnuté písomne zhodnotenia umiestnenia portálov v km 1,5 a 1,0 - ako to je spomínané na s.44 Záverečného stanoviska, t.j., že "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. Dotknutá verejnosť preto nemôže súhlasiť ani so "všade pertraktovaným" citovaním časti vety, vytrhutej z kontextu zo záverečnej správy "Kuvik, 2017" (detto s.44 Záverečného stanoviska), t.z., 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". Nie je to kvalifikovane porovnané. A pritom je neodborné, keď sa zmanipulujú jasné zistené fakty zo záverečnej správy "Borovský a kol., 2016".

Je však nevyhnutné pri objektívnom zhodnocovaní variantu V3 aj uviesť, že je kvalifikovane nekorektné napísať, že "variant V3 nebol navrhnutý v rámci rozsahu hodnotenia, pozri vyhodnotenie stanovísk" (in prvé dva riadky s.44 Záverečného stanoviska) - pretože občania Hrboltovej už vo svojej Petícii zo dňa 13.3.2016 považujú za prijateľný "variant s portálom v lokalite Borček" v km cca 1,5 (variant V3).

Dôkaz : Nekvalitu v súvislosti s geologickým prieskumom a trasovaním vidieť aj na iných úsekoch diaľnice , napr. problémy v Liskovej , problémy na moste č. 201-00 , o ktorom Ing.Pollak v OP konštatoval , „ že sa most vyskytuje v zosuvnej oblasti, bolo nevyhnutné spracovať stabilitné výpočty a ekonomické analýzy, na základe ktorých sa stavebný objekt 201-00 predĺži o 100 m, čím sa pilier mostu vybuduje v geotechnický priaznivom prostredí / upozorňujeme , že to je prostredie odmietanej varianty V3 ! / , problémy občanov v Nimniciach a pod. . Preto majú občania Hrboltovej oprávnené obavy z opakovania sa spomínaných chýb aj v tomto úseku .

Str. 74

VII. Odôvodnenie záverečného stanoviska

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

Toto dôrazne rozporujeme , pretože bolo podaných 36 zamietavých stanovísk k realizácii navrhovanej činnosti.

Dôkaz : stanoviská občanov Msč

Rozhodnutie vo veci , v časti 2.

„Odsúhlasený variant. Ten vznikol na základe pripomienok ku správe o hodnotení, stanovísk obcí, verejnosti a zástanov z verejných prerokovaní, terénnych obchôdzok , konzultácií a vlastných zistení „.

Rozporujeme odsúhlasený variant V2 , pretože vznikol na základe úmyselného nezariadenia V3 do posudzovania, na základe neakceptácie pripomienok k trvalým prístupom, dočasným prístupom, neakceptácie rizík vyplývajúcich zo činnosti stavebnej techniky vo vysokorizikovom geologicky nestabilnom území, pričom bol vo viacerých prípadoch porušený Zákon o správnom poriadku č. 71/1967 Zb. a Zákon č. 211/2000 Z.z.o slobodnom prístupe k informáciám

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

Verejnosť podala svoje zamietavé stanoviská v rámci prejedania správy o hodnotení, ďalej k odbornému posudku ako aj teraz k záverečnému stanovisku.

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

Formálnosť záverečného stanoviska dokazuje aj druhý odstavec na str. 77

Záverečné stanovisko nemôže byť právoplatné, pretože tvrdí, že tento variant je optimálny pre modernizáciu navrhovanej železničnej trate ! Čo je v rozpore s navrhovanou činnosťou

ZÁVER:

Veríme, že uvedené vecné argumenty sú dostatočne poukazujúce na neprimerané environmentálne ale aj spoločenské riziká v trasovaní V0,V1,V2 a preto je nevyhnutné hľadať vhodnejšie riešenie, ktoré zohľadní všetky aspekty predmetnej lokality .

Ing. Anna Šanobová

VÝBOR MESTKEJ ČASTI
034 05 RUŽOMBEROK
HRBOLTOVÁ