

Občianske združenie ZDRAVÝ DOMOV, Prijazdová 6, 034 01 Ružomberok - Hrboltová,

Predseda občianskeho združenia, Mgr. Daniel Okál

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

V Hrboltovej, 28. 3.2018

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy vydalo podľa dotknutých ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon č. 24/2006 Z.z.“) a zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) Záverečné stanovisko (číslo: 1627/2018-1.7/ml) zo dňa 26.2.2018 k navrhovanej činnosti.

Voči predmetnému rozhodnutiu podávame v zákonnej lehote rozklad z nasledovných dôvodov:

I. Všeobecne

Uvedené rozhodnutie aj pri povrchnom pohľade neakceptuje perfektnosť právnych postupov kritérií správneho poriadku, v mnohých prípadoch preukazuje závažné vady v skutkových zisteniach a deklarovanych dôkazných skutočnostiach.

Príslušný orgán v prvom stupni postupoval v rozpore so zákonom, keď sa nezaoberal všetkými skutočnosťami pri zistení skutkového stavu, nevyhodnotil ich objektívne, dôsledne a zodpovedne v zmysle obligatórneho postupu správneho orgánu.

Príslušný orgán vychádzal z nedostatočne preukázaného skutkového stavu veci, čo viedlo k nesprávnym záverom pri deformovanom rozhodovacom procese.

Prejavuje sa to pri priebehu správneho konania v štádiu zisťovania podkladov pre rozhodnutie a pri rozhodovacom štádiu konania.

II. Konkrétne

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 správe 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.** Týmto rozhodnutím boli tendenčne a súčasne manipulatívnym spôsobom odmietnuté všetky rozhodujúce námietky občanov Hrboltovej, ako dotknutej verejnosti, ktoré boli podané v rámci jednotlivých konaní v predmetnej veci. Došlo k nezákonnému postupu a obchádzaniu účelu dotknutých ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z.,

závažným porušeniam pri dodržiavaní všeobecného predpisu o správnom konaní a významnému porušeniu zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Prvostupňový orgán postupoval na základe neúplných podkladov, jednak z hľadiska zisťovania skutočného stavu vecí a jednak z hľadiska dokazovania, i preukázania objektívneho postupu vecne príslušného orgánu.

K priebehu správneho konania je potrebné zdôrazniť, že prvostupňovým orgánom neboli akceptované ani základné pravidlá správneho konania, ako ustanovené základné zásady postupu správneho orgánu, ktoré sú formulované ustanoveniach § 3 a 4 správneho poriadku, alebo sú zahrnuté v jeho ďalších ustanoveniach. Tieto sú hlavnými interpretačnými pravidlami a v ňom obsiahnuté ustanovenia sú len ich rozvedením a konkretizáciou. Dochádzalo k porušeniu princípu zákonnosti, ale tiež zásady materiálnej (objektívnej) pravdy, ktorá vyjadruje požiadavku, aby správny orgán úplne a presne zistil skutočný stav vecí, a zaobstaral si objektívne a dostatočné podklady pre svoje rozhodnutie, čo sa premieta sa aj do § 32 ods. 1, § 46 správneho poriadku.

Jedným z osobitne dôležitých podkladov pre prvostupňový orgán v rozhodovacom procese je správa o hodnotení činnosti.

Námietka č. 1 voči rozhodnutiu:

Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre stavbu „Diaľnica Hubová - Ivachnová“ zverejnená 14.11.2017 bola vo viacerých momentoch porušením zásady materiálnej pravdy v návaznosti na ustanovenie § 32 ods. 1 správneho poriadku.

Do rozsahu hodnotenia správy o hodnotení neboli zahrnuté z väčšej časti tie pripomienky, ktoré sa vzťahujú k rozsahu predmetného hodnotenia, ktoré 2.5.2016 uplatnil Výbor Msč Ružomberok - Hrboltová, ako aj Petičný výbor pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D1 Hubová - Ivachnová“. Uvedené pripomienky obsahovali 18 bodov a záver, ktorý mal tiež osobitný význam z hľadiska zistenia objektívnej pravdy.

Dňa 16.1.2017 zverejnilo MŽP SR nový Rozsah hodnotenia pre navrhovanú činnosť Diaľnica D1 Hubová-Ivachnová „č.1504/2017-1.7/ml, 16.1.2017“, ku ktorému Výbor Msč Hrboltová zaslal aktuálne pripomienky zo dňa 1.2.2017, z ktorých prevažná časť nebola adekvátne zohľadnená.

Tým, že sa väčšina z uvedených pripomienok v správe o hodnotení neposudzovala a neobjektivovala, nemohlo vzniknúť environmentálne hodnotenie, ktoré by viedlo k najvhodnejšiemu technickému riešeniu.

K nemu má Správa o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie porovnávaním všetkých najvhodnejších variantov dospieť podľa § 31 ods. 1 písm. d) zákona č. č. 24/2006 Z.z.

Občania dotknutej obce Hrboltová vo svojej petícii zo dňa 13.3.2016 akcentovali 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, ktorá spochybnila tvrdenie spoločnosti Dopravoprojekt a.s., že existuje len jedno riešenie variantu predmetného úseku. Národná diaľničná spoločnosť a.s. ako navrhovateľ teda bola od samého začiatku informovaná, aké požiadavky má laická aj odborná verejnosť, a preto mohla v záujme transparentnej argumentácie uplatniť posudzovanie aj v trasovaní V3, čím by sa dosiahlo objektívne posúdenie celej lokality. Na základe uvedeného zastávame názor, ktorý sa v rámci rozkladu preukazuje, že k trase V0 bola vypracovaná jediná alternatíva / V1 a V2 sú technicky veľmi zhodné/, ktorá bola aktuálne preferovaná navrhovateľom. Podmienky posúdenia EIA boli nastavené tak, že nemohlo zvíťaziť najlepšie environmentálne riešenie, pretože trasovanie V3 a V4 bolo svojvoľne arbitrárnymi postupmi vylúčené bez relevantného posúdenia.

Iba navrhovateľ mohol mať záujem na tom, aby sa variant V3 ani len neposudzoval, z obavy, že tento variant bude hodnotený ako najvýhodnejší z technického aj environmentálneho hľadiska.

Bola nezákonne porušená i zásada rovnosti účastníkov konania. V priebehu správneho konania nemôžu existovať nijaké výsady pre ktoréhokoľvek účastníka. Musí sa poskytnúť rovnaká možnosť všetkým účastníkom prispieť k objasneniu tak významnej problematiky, k dokázaniu a odôvodneniu ich oprávnených záujmov a práv, vrátane uplatnenia námietok, proti tvrdeniam a postupom v správnom konaní.

Námietka č. 2 voči rozhodnutiu:

Podkladom pre rozhodnutie sú v rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti, návrhy a vyjadrenia účastníkov konania.

V posudzovacom a rozhodovacom procese v rozpore so zákonnou dikciou § 32 správneho poriadku neboli podľa princípu materiálnej pravdy dostatočne objektívne vyhodnocované v správe o hodnotení navrhovanej činnosti pripomienky účastníkov konania. V dôsledku tohto nesprávneho úradného postupu nebol rešpektovaný zákon. Tieto problémy sa sústavne opakujú v odbornom posudku aj v napadnutom rozhodnutí.

Príslušný orgán nezabezpečil dokazovanie vo viacerých ďalších otázkach realizácie navrhovanej činnosti, najmä v etape prípravy rozhodovacieho procesu. Osobitne najmä k dočasnej prístupovej ceste DP-4, k dočasnej prístupovej ceste DP- 2, k trvalým prístupovým cestám TP-1 a TP-2, k depónii DD-2, k protihlukovým opatreniam počas výstavby, k požiadavke viesť diaľnicu viac ako 200 m od obytnej zóny, problém dočasného ani trvalého prístupu k portálu, k spôsobu razenia tunela. Táto vada konania nevykonaním dokazovania sa trvale premietla do celého priebehu konania, aj do rozhodovacom štádiu konania.

Tento postup znemožnil objektívne spracovanie odborného posudku ako podkladu rozhodnutia.

Námietka č. 3 voči rozhodnutiu:

V rámci správneho konania priamo v priebehu spracovania a vyhodnotenia odborného posudku bola realizovaná možnosť nahliadnuť do spisového materiálu, ktorý tvoril podklad k rozhodnutiu. Pri prehliadke spisu bolo zistené, že v spise chýba inžinierskogeologický prieskum Kuvik 2017, na ktorý sa odborný posudok vo viacerých častiach odvoláva. Pracovníkmi MŽP SR bolo prisľúbené, že ho pošlú v elektronickej forme. Následne bola z ministerstva zaslaná emailom informácia, že máme predmetný spis žiadať v Štátnom geologickom ústave Dionýza Štúra. Keď bol spis v Štátnom geologickom ústave vyžiadaný, ukázalo sa, že tento je zneprístupnený, na žiadosť zhotoviteľa so súčinnosťou navrhovateľa diela, na 10 rokov. Na základe tejto skutočnosti bolo znemožnené vyjadriť sa k odbornému posudku a to v tých častiach, ktoré sa priamo odvolávajú na inžinierskogeologický prieskum. Túto skutočnosť považujeme za porušenie správneho poriadku § 33 ods.2, kde bolo obmedzené naše právo vyjadriť sa k odbornému posudku.

Preto sme požiadali správny orgán o prerušenie konania v zmysle § 29 ods. 2 zákona o správnom konaní

Na túto žiadosť nám MZP SR nijakým spôsobom neodpovedalo, tak ako to žiadali viacerí účastníci konania a bez akýchkoľvek vecných dôvodov došlo k nečinnosti prvostupňového orgánu. Správny orgán týmto prejavil svoj nezáujem o naplnenie povinnosti, ktorá mu vyplýva z § 32 ods. 1 správneho poriadku, podľa ktorého je povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstarat' potrebné podklady pre rozhodnutie.

Ak sa príslušná správa IG Kuvik 217 nenachádzala na MŽP SR, nemohla byť preskúmaná, a teda správny orgán nevykonal v tejto veci dostatočné zisťovanie a neuskutočnil dokazovanie v tejto veci, čo žiadame konvalidovať.

Mimo tohto bol týmto spôsobom vytvorený v administratívnoprávnej praxi vrcholovej štátnej správy **neobvyklý precedens, ktorého únosnosť nie je pre právnu aplikáciu akceptovateľná.**

Podklad pre rozhodovací proces, inžinierskogeologický prieskum Kuvik 2017 bol plne financovaný z verejných zdrojov, nakoľko bol uhradený z peňazí daňových poplatníkov štátu, a spolu s príspevkom grantovej schémy EÚ.

V rámci stanovených kritérií rozpočtovania Európskej únie aj rozpočtových pravidiel podľa platných predpisov právneho poriadku v Slovenskej republike nie je možné, aby nejaká súkromná obchodná spoločnosť, ktorou je zhotoviteľ v rámci obchodných záujmov (inak by nedošlo k uvedenému mimoriadnemu excesu) súkromne disponovala s IG Kuvik 2017 a zakázala všetkým účastníkom konania a správneho orgánu k nemu prístup.

Námietka č. 4 voči rozhodnutiu:

V časti B odborného posudku bod 2.1 Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Banská Bystrica (číslo listu ŠOP SR/14-011/2017, zo dňa 21.12.2017, evidované pod číslom 57 250, dňa 21.12.2017) konštatuje:

- vo veci Primerané posúdenie vplyvu na sústavu Natura 2000:

..... nakladanie s prebytočným vyťaženým materiálom rúbaniny z tunela nie je vyhodnotené, vplyvy na migráciu vtákov nie sú vyhodnotené. Zmierňujúce opatrenia zamerané na netopiere nie sú uvedené. Stanovenie mierne negatívneho vplyvu nemožno podmieniť zmierňujúcimi opatreniami. Spracovateľ formalizujúco deklaroval, že pripomienky dotknutého orgánu ŠOP sa berú na vedomie.

Dá sa pritom predpokladať, že rúbaninu nebude možné použiť na výstavbu ihneď, z čoho vyplýva, že bez zbytočného odkladu je nutné posúdiť a porovnať s harmonogramom výstavby objektov, či sú depónie dostatočne dimenzované a zároveň zodpovedať otázku, ak vznikne nadbytočná rúbanina, kde bude táto umiestnená. Preväzť túto na úložisko, ktoré je vzdialené desiatky km od depónie a následne nazad považujeme za iracionálne .

Námietka č. 5 voči rozhodnutiu:

V bode 3 odborného posudku, stanoviská podľa § 35 zákona, zúčastnená osoba v správnom konaní, TAROSI c.c., s.r.o. listom z 19.12.2017 sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

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

Vzhľadom k veľkému množstvu IG prieskumov v trase V0, ktoré neodhalili ekologické riziká a spôsobili množstvo finančných a ekologických škôd /napr. pôvodný portál variantu V0, výstavba mostu 201-00 /, považujeme stanovisko spoločnosti TAROSI c.c. za opodstatnené. Výstavba prináša ťažko odstrániteľné riziká ekologického charakteru, riziká realizácie samotného diela a dlhodobej a bezpečnosti prevádzky. Akcentujeme, že varianty V1 a V2 nebudú optimálne - z dôvodu nedostatočného prieskumu napr. variantu V3, ktorý bol odmietnutý ešte pred posudzovaním, ale iba z ADMINISTRATÍVNYCH dôvodov.

Odborný posudok ako podklad rozhodovacieho procesu musí mať dôsledné prepracované ďalšie variantne riešenia, ktoré úplne eliminujú riziká ekologického charakteru, riziká realizácie samotného diela a dlhodobej bezpečnosti prevádzky.

Námietka č. 6 voči rozhodnutiu:

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán, zaslal informáciu o dokumentácii správy o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona listom MŽP SR č. 1504/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017 na vyjadrenie dotknutým obciam v listinnom vyhotovení a rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a povolujuúcim orgánom, prostredníctvom informácie o zverejnení na webovom sídle MŽP SR na adrese: <http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/d1-hubova-ivachnova-zmena-trasy-dialnice>.

Na enviroportáli neboli zverené situácie návrhov posudzovaných variant, čo bolo namietané aj v pripomienkach k Rozsahu hodnotenia č. 1504/2017-1,7/ml. zo dna 16.1.2017, na základe čoho je žiaduce z uvedeného dôvodu proces pripomienkovania opakovať. Tu nastáva závažná skutočnosť, že ak na enviroportáli neboli zverejnené úplné objektívne podklady, nemohli sa občania a i dotknutá verejnosť podľa dikcie zákona č. 24/2006 Z.z k problematike primerane vyjadriť. Poukazuje na to, že zákonné právo občanov sa k problematike vyjadriť bolo hrubým, a podľa všetkého i manipulatívnym spôsobom eliminované.

Keďže enviroportál neobsahoval grafickú časť navrhovaného trasovania a nebolo možné z textu zistiť odstupujúce jednotlivých trás od obytných zón, výzva na enviroportáli je len iluzórna, čo predstavuje exaktný rozpor so zákonom, nakoľko zverejnená dokumentácia musí byť kompletnou.

Námietka č. 7 voči rozhodnutiu:

Petícia k Správe o hodnotení vplyvov na životné prostredie pre stavbu /ďalej len SoH/ „Diaľnica Hubová - Ivachnová,, ktorá bola zaslaná na MŽP SR a NDS a.s. , počet osôb podporili petíciu: 327 , vyjadrili plnú podporu Výboru Msč Hrboltová vo veci pripomienok k predmetnej správe o hodnotení a žiadajú:

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

Pripomienka sa akceptovala deklaratórne. Odborný posudok a správa o hodnotení si odporujú, keď na jednej strane potvrdzujú, že stavenisková doprava nebude vedená cez obec, ale zároveň na str. 37 OP pripúšťajú možnosť využívanie miestnych komunikácií mimo ulicu Záskanie v minimálnom rozsahu, a to s frekvenciou vozidiel 71 voz/24 hod po DP - 2 a to len počas prípravných prac. Časová dĺžka prípravných prác nie je ohraničená a nakoniec môže trvať aj niekoľko rokov.

Námietka č. 8 voči rozhodnutiu:

V čase pripomienkovania rozsahu hodnotenia na enviroportáli nebol zobrazený variant V2, vrátane obslužných komunikácií, kde sme žiadali mapu variantu V2 zverejniť a proces pripomienkovania rozsahu hodnotenia riadne opakovať, pretože nie je možné sa vyjadrovať k trasovaniu diaľnice, ktoré nie je zrozumiteľne popísané ani zakreslené do situačnej mapy. Dotknutá verejnosť sa podľa zákonných ustanovení nemohla relevantne vyjadriť k variantu V2, pretože zverejnená dokumentácia bola neúplná, chýbali údaje o vzdialenosti trasy od obytnej zóny a celková situácia navrhovanej zmeny oproti pôvodnej. Je to významné procesné pochybenie v kontexte s princípom zabezpečenia materiálnej pravdy.

Námietka č. 9 voči rozhodnutiu:

Vo veci variantného riešenia je nutné doriešiť rozsah hodnotenia o technické riešenie V3, predĺžením tunela Čebrať o cca 500-600 m na km 1,5 diaľnice D1. Nehodnotením variantu V3 sa zmariť možnosť objektívneho posúdenia, najlepšieho riešenia vo vzťahu k životnému prostrediu SoH by sa stala formálnym úkonom. Navrhovateľ to nezohľadnil a pripomienku neakceptuje, podľa neho posunutie západného portálu nie podľa nezabezpečeného rozsahu

hodnotenia predmetom posudzovania vplyvov. Požiadavka dotknutej obce mala byť zahrnutá v rozsahu hodnotenia č.1504/2017-1.7/ml zo dňa 16.1.2017, podľa námietok , ktoré boli oznámené listom Výboru Msč Hrboltová zo dňa 1.2.2017, kde v bode 1 bolo žiadané doplniť variant V3. Táto požiadavka bola bezprecedentne zmanipulovaná a to tak, že do správy o hodnotení sa dostala len jej sekundárna časť, ktorá zahŕňala iba 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.

Námietka č. 10 voči rozhodnutiu:

- vo veci dočasnej prístupovej cesty DP-4 k záveru realizovať všetku staveniskovú dopravu mimo miestnych komunikácií, upozorňujeme tieto nevyhovujú príslušným normám. Tiež inžinierske siete sú nevyhovujúce. Vzniká aj reálne riziko poškodenia zdravia a majetku občanov. Navrhovateľ pripomienku 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 so skutočným stavom predmetnej veci vidíme reálne v tom, že požiadavka občanov bola nevyužívať miestne komunikácie v intraviláne na všetku staveniskovú dopravu, to značí 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 správa o hodnotení, ani záverečné stanovisko 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 ?

Námietka č. 11 voči rozhodnutiu:

Záverečné stanovisko str.24 - *vo veci trvalých prístupových ciest TP-1 a TP-2 je trvalá požiadavka, aby trvalé prístupové komunikácie k portálu splňali požiadavky príslušných stavebných technických noriem, hlavne podmienky vyplývajúce z normy STN 736110.*

Vyjadrenie navrhovateľa je nasledovné: *Trvalé prístupové cesty TP - 1 a TP - 2 predstavujú existujúce komunikácie, ktoré pre naplnenie normy STN 736110 budú upravené, a to ak budú slúžiť pre zabezpečenie trvalého prístupu záchranných zložiek mimo diaľnice D1 k západnému portálu tunela Čebrať. Úprava trvalej prístupovej cesty si vyžiada dodatočný trvalý záber nad rámec DSP o ploche cca 2 000 m². Celková dĺžka prístupovej cesty je 0,500000 km. Pripomienka sa akceptuje, TP-1 a TP-2 budú využívané len pre prístup záchranných a prevádzkových zložiek.*

Zásadný 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 existuje tiež v tom, že západný portál je plánovaný v lokalite, do ktorej sa nedá vybudovať zodpovedajúca prístupová komunikácia

Ďalší materiálny rozpor je v tom, že 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 záchrannú techniku

Podľa § 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 aj argumentáciu NDS a.s. / dôkaz článok v denníku PRAVDA - Dlhší tunel Čebrať nevyhovuje každému - zo dňa 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.

Nevykonaný dôkaz v správnom konaní : mapový podklad TP-1, TP-2 , fotografie existujúcich komunikácií plánovaných na TP-1 a TP-2

Námietka č. 12 voči rozhodnutiu:

Záverečné stanovisko str.24

- vo veci depónií DD-2 je požiadavka dopracovať v správe o hodnotení 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 depónie t.j. po intenzívnych dlhodobých zrážkach v tomto potvrdenom nestabilnom zosuvnom území nad obecnou zástavbou.

Vyjadrenie navrhovateľa je nasledovné :

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.

Naviac ich poloha je zvolená aj vzhľadom na minimalizáciu záberov nad rámec DSP, nakoľko väčšia polovica zariadenia staveniska a dočasnej depónie je situovaná v priestore pôvodnej trasy D1. Posun depónie DD2 severnejšie v porovnaní s navrhovanou lokalitou by si vyžiadalo vybudovanie hlbokých zárezov, čo by sa sekundárne prejavilo v narušení stability horninového prostredia. Došlo by k novým nárokom na zábery pôdy, výrubu drevín a zásahov do biotopov. Materiál uskladnený

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

Argumenty navrhovateľa sú rovnaké v správe 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 neakceptovateľné 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 deponiu 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 pri zistení skutočného stavu veci je v tom, že zariadenie staveniska včetně množstva ťažkej, stavebnej dopravnej, vrtacej, vibračnej a ďalšej špeciálnej techniky, vrátane depónie DD-2 je umiestnené v geologicky nestabilnom území, v blízkosti cenných mokrad'ových biotopov a navyše nad obytnou zónou, v jej tesnej blízkosti

Pripomienku navrhovateľ neakceptuje, pretože uvažuje neopodstatnene, že zatiaľ nebol preukázaný významný negatívny vplyv, avšak riziko súvisiace s možnými haváriami navrhuje minimalizovať prevádzkovými opatreniami na stavbe.

Rozpor je v tom, že podľa neho nebol preukázaný negatívny vplyv, pretože aj v správe o hodnotení 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, vrátane celého územia. Riziká spojené s umiestnením depónie sa **nedajú minimalizovať prevádzkovými opatreniami na stavbe.**

Námietka č. 13 voči rozhodnutiu :

Záverečné stanovisko – strana 24

Vo veci spôsobu razenia tunela sa stanovuje požiadavka 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 je nasledovné:

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 správy o hodnotení.

Pripomienka sa neakceptuje. Spôsob razenia tunela bude predmetom nasledovných konaní. /námietka popísaná na str. 15 /

Námietka č. 14 voči rozhodnutiu :

Záverečné stanovisko - strana 27

Vo veci zakladania portálu - povrchové a zrážkové vody , je stanovená požiadavka posúdiť a definovať recipienty odvádzajúce voľu zo staveniska, ich prietoknosť, aj schopnosť zvládnuť kalamitné situácie.

Vyjadrenie navrhovateľa je nasledovné:

V zmysle výsledkov z IGHP je pre oblasť ŽP odporúčané:

- *realizovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre širšiu oblasť portálu prípadne pre jeho alternatívne umiestnenie severnejšie;*

pred výstavbou samotnej stavebnej jamy portálu doplniť sieť monitorovacích hydrogeologických vrtov na sledovanie hladiny podzemnej vody a okamžite začať kontinuálne monitorovanie;

- *svah stavebnej jamy portálu dosiahne výšku cca 20 m, čo predstavuje potenciálne riziko destabilizácie svahu, ktorý už sám o sebe je považovaný za zosuvný. Stavebnú jamu z toho dôvodu odporúčame zabezpečiť kotvenou klincovanou alebo pilótvou stenou, pričom pilóty budú previazané v potrebných úrovniach kotvenými železobetónovými prahmi. V prípade, že nebude možné realizovať pilótvu 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 torkrétového nástreku a kotvených prahov. Prípadné svahované časti stavebnej jamy je potrebné zabezpečiť stabilizačno-drenážnymi rebrami;*
- *alternatívne pre minimalizáciu zásahov do svahu je možné realizovať razenie úvodných metrov pod ochrannou klenbou tzv. korytnačky; je potrebné doplniť monitorovaciu sieť pre sledovanie podpovrchových deformácií a vykonávať inklinometrické merania. Taktiež je potrebné sledovať hladinu podzemnej vody ešte počas prípravnej etapy, pred začiatkom samotnej výstavby a zistené výsledky operatívne vyhodnocovať a zohľadňovať počas realizácie, samozrejmosťou je priebežný monitoring stability svahu a hladiny podzemnej vody počas hĺbenia stavebnej jamy;*
- *nad hornou hranou portálového zárezu je potrebné vytvoriť odvodňovacíobvodový 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 mokrad'ové biotopy. Je potrebné zvážiť i možnosť vytvorenia náhradného biotopu v bezprostrednom okolí portálu;*

Zásadný rozpor pri zisťovaní skutočného stavu veci je v tom, že cenné mokrad'ové 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**.

Súčasne je exaktný rozpor tiež s dotknutými ustanoveniami Zákonom o ochrane prírody a krajiny č.543/2002 Z.z. v tom, že:

- mokrad'ový 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.

Námietka č. 15 voči rozhodnutiu :
strana č. 27 záverečného stanoviska

Požiadavka: *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 zanášaniam 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 votknutých do predkvartérneho podložia alebo realizovaných ako plávajúce pilóty. Je potrebné dodržať minimálny časový odstup od vyhlbenia základovej jamy po betonáž prahov, aby sa zamedzilo rýchlej degradácii geotechnických parametrov zemín; v prípade dlhodobého obnaženia najmä tektonicky porušených bridličnatých mezozoických hornín hrozí rýchla degradácia ich geotechnických parametrov vplyvom zvetrávania, rozvoj plošnej a výmoľovej erózie; v styku s vodou a pri mechanickom namáhaní sú deluviálne suty citlivé na rozbredanie. Pri potrebe častých pojazdov stavebných mechanizmov je potrebné tieto zeminy chrániť vhodnou ochrannou vrstvou; pozemné objekty pri portáli je možné zakladať plošne na 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 štrkopiesčitý (základový vankúš alebo geosyntetická doska). V rámci ďalšieho stupňa PD požadujeme postupovať v zmysle aktuálne platnej legislatívy a požadujeme dodržať limitné hodnoty prietočnosti recipientov.*

Vyjadrenie navrhovateľa je nasledovné :

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

Dôkazný rozpor je v tom, že táto 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 preniesie krátkodobé max 50 l/s-l, 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-l.V takom prípade je celá ul. Záskanie vytopená, pretože Kamenný potok bude tiecť mimo koryta, do dvorov a pivníc rodinných domov.

Námietka č. 16 voči rozhodnutiu :

Záverečné stanovisko 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, „

Z hľadiska zistenia skutočného stavu veci predmetné opatrenie vôbec 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 .

Ide o zásadný rozpor so zákonným ustanovením § 46 správneho poriadku, nakoľko 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 ...

Námietka č. 17 voči rozhodnutiu :

Záverečné stanovisko strana 28

Vo veci proti hlukovým opatrení počas výstavby – *požiadavka, aby v miestach predpokladaného zvýšeného hluku počas výstavby, pri obytných zónach (portál, piliere) boli vybudované dočasné protihlukové bariéry, a aby bola aj výpočtom preukázaná ich funkčnosť, teda dostatočná protihlukovosť. Tiež žiadame, aby v týchto miestach bol obmedzený pracovný čas len na pracovné dni medzi 8.00 – 18.00 hod.*

Vyjadrenie navrhovateľa je nasledovné:

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 otrasmí a zvyšuje riziká úrazov. Je preto potrebné pristúpiť k trasovanej tejto doprave 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.

V rámci zabezpečenia zákonnosti 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 , naviac hlučné stavebné práce sú povolené aj v sobotu.

Namietame 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 príslušných hygienických noriem / počas výstavby, a nie je oprávnené udeliť 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 !

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

Zásadne namietame tvrdenie navrhovateľa o trasovaní staveniskovej dopravy iba v nevyhnutých prípadoch a po nevyhnutnú dobu, pretože v odbornom posudku a v technických opatreniach je jednoznačne uvedené, že v Hrboltovej nebude vedená stavenisková doprava po miestnych komunikáciách.

Námietka č. 18

Záverečné stanovisko 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“

Bolo podaných 36 zamietavých stanovísk 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.

Text: „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 odst. 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.

Námietka č. 19 voči rozhodnutiu

Pre prípad projektového riešenia na základe záverečného stanoviska v blízkosti 40 m od rodinných domov poukazujeme na základné vlastnícke práva stanovené v platnom právnom poriadku.

Zákon č. 24/2006 Z.z. to preukázateľne rešpektuje pri posudzovaní navrhovanej činnosti.

Námietka č. 20 voči napadnutému rozhodnutiu:

IV. Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia. Vedenie trasy variantu V1 a V2 – tunelový variant

Vedenie trasy sa preukazuje ako veľmi rizikové z technického, ekonomického i stabiliteho hľadiska. "Orientačný inžinierskogeologický prieskum", Borovský a kol., CAD-ECO, 2016 jednoznačne zadefinoval celé úvodné trasovanie tunela vo variante V2 (nielen portálu v km cca 2,05). V kolektíve spolupracovníkov zodpovedného riešiteľa Mgr. Borovského boli v roku 2016 ďalší 8 odborníci firmy CAD-ECO, pričom RNDr. Kuvik bol koordinátorom.

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 íl (!) 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)

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 stabilného 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 nekorektné a neodborné, keď sa hneď následne za vyššie uvedeným citátom 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 stabilný 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 vyhlbeným 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 stabilite 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 Borovsky 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]...)

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).

Rovnaký názor potvrdila aj odborná verejnosť - Komisia pre územné plánovanie, výstavbu a ŽP pri Meste Ružomberok na svojom zasadnutí 14.3.2016 - z čoho je aj Zápisnica. Taktiež variant v km 1,45 spomína aj pracovné stretnutie NDS, Dopravoprojektu, Mesta Ružomberok s občanmi Hrboltovej dňa 21.4.2016 v Ružomberku, kde bolo odmietnuté prijať jedínú navrhovanú variantu bez bližšieho preskúmania - a na to dal dňa 22.4.2016 Výbor MsČ Hrboltová písomné Pripomienky, v ktorom navrhované riešenie odmietla a požadovala v bode č. 4 "geologicky preskúmať posunutie portálu západnejšie na km cca 1,45". Musíme tiež pripomenúť, že v roku 2016 bol navrhovateľom/NDS zrušený Rozsah hodnotenia - z nám doposiaľ neobjasnenej príčiny..

Návrhom na riešenie k dlhotrvajúcej diskusii je zoptimalizovaný navrhovaný variant V2, ktorý sa pracovne nazýva variant V3. Tento rieši nielen geotechnicky náročné stabilné pomery portálu variantu V2 v km 2.1, ale je aj vhodnejším vyústením tunela zo stavebného hľadiska

Od portálu v km 1,5 bude trasa tunela vedená zoptimalizovaným, malým, technicky zrealizovateľným, severným odklonom (od súčasnej varianty V2) popod Kamenný potok a následne sa postupne pripojí na pôvodnú predĺženú trasu tunela Čebrať.

Keďže bude tunel dlhší, bude to znamenať aj nižšiu environmentálnu záťaž pre životné prostredie v okolí diaľnice.

Zároveň n zmena technického riešenia Z-portálu na km cca 1,5 pozitívne ovplyvní hlukovú záťaž v m. č. RK-Hrboltová a prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v obci ci.

Najvýznamnejšie pozitíva oproti variantu V2 - alternatíva 1, sú nasledujúce:

- riešenie s podstatným odstupom diaľnice D1 od najbližšej obytnej zóny obyvateľov Hrboltovej

- úspora nerealizovaním výstavby mostov 203-00 a 204-00, ako aj geotechnicky komplikovaného zárezu medzi nimi

- možnosť trvalého využitia už vybudovanej prístupovej komunikácie k portálu v km 1,5 od západu (týmto riešením sa zabezpečí, že stavebná doprava bude dlhodobo vedená mimo obec Hrboltová).

- založenie portálu a založenie staveniska je mimo obytných oblastí

Ako podstatný vplyv uvádzame aj v súčasnosti spomínané medializované problémy pri budovaní železničného tunela Dlhý diel v intraviláne obce Nimnica (okres Púchov), kde aj s trhacími a stavebnými prácami majú obyvatelia veľmi veľké problémy (nemožnosť nočného spánku, hluk, prašnosť a podobne) - čoho by sme, v určitom meradle, boli účastníkmi aj obyvatelia Hrboltovej, keby sa realizoval portál v km 2,1 (na rozdiel o portálu v km 1,5) sa tieto negatíva maximalizujú).

Taktiež v súčasnosti na uvedenej rekonštrukcii železničnej trate medzi Púchovom a Považskou Bystricou sú extrémne komplikácie aj pri severnom/východnom portáli tunela MILOCHOV, kde je dočasné pozastavenie razenia - čomu sa obyvatelia Hrboltovej chcú vyvarovať a preto sme jednoznačne presvedčení o nutnosti budovania Z-portálu tunela Čebrať v okolí km 1,5 (a nie km 2,05).

Námietka č. 21 voči rozhodnutiu

Záverečné stanovisko 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 bridlíc (tzv. porubské súvrstvie)", tvorené aj poloskalnými horninami až zeminami typu G5/GC - F2/CG, t.j. štrkmi 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.

Aj naďalej poukazujeme na objektívnu realitu, že na dostatočné zníženie rizika mobilizácie nestabilných zosuvných horninových komplexov v km 1,7 - 3,0 je najúčinnjšie budovanie Z-portálu v km cca 1,5 a následne posunutie trasy diaľnice severnejšie, t.j. hlbšie do horninového masívu, kde sa nachádzajú pevnejšie horniny.

Razenie tunela v úseku od Z-portála až po dosiahnutie stabilného pevného horninového masívu za šmykovými zónami z vyššie popísaných dôvodov je **NEVYHNUTNÉ** bez odstrelov a iného nevhodného dynamického konania: a to môže byť realizované napríklad tunel-bágrami (využívajúc najznámejšiu - klasickú - Novú rakúsku tunelovaciú metódu) alebo aj prípadne raziaci štít (ktorý sa bude dať následne využiť aj na pripravovaných diaľničných tuneloch na Slovensku - napríklad blízkej Korbelke).

Nestabilný úsek bez použitia odstrelov/kolapsovej dynamiky sa predpokladá v každej tunelovej rúre v dĺžke asi 1.000 m (t.j. v prípade variantu V3 medzi km 1,7 - 2,7), čiže celkovo okolo 2 km. Upozorňujeme, že práve nestabilita zosuvného územia nad Hrboltovou musí byť prispôsobený aj dôkladný **TECHNOLOGICKÝ POSTUP RAZENIA** - ktorý sa uvádza v Správe o hodnotení a "bude aj predmetom nasledovných konaní".

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 stabilného hľadiska, a preto sa nenavrhl do ďalšieho posudzovania hodnotenia vplyvov (Kuvik, 2017). Ak však 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 tu 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.

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 odbornom posudku 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 geotechnicky priaznivom prostredí / problémy občanov v Nimniciach a pod.

Treba pripomenúť, že za analogické problémy bude niesť zodpovednosť ministerstvo, ktoré podľa § 32 ods.1 správneho poriadku je povinné zistiť presne a úplne skutkový stav veci, a za tým účelom si obstaráť potrebné podklady pre rozhodnutie.

Doplňujúca námietka č. 22 voči rozhodnutiu

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.

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 .

Dôrazne upozorňujeme, že opätovne prejednávaný variant V3 bol aj na verejnom prerokovaní v Ružomberku-Likavke dňa 4.12.2017 prezentovaný viacerými neopomenuteľnými účastníkmi správneho konania: **z toho dôvodu nemôže byť odsúvaný (ba až vylučovaný) tento variant V3 aj - napríklad - z dôvodu pokročilých projekčných príprav na moste SO-201..**

Záver: V priebehu riešenia podkladov pre vydanie rozhodnutia často nebolo oznámené, či správny orgán plnohodnotne prihliada alebo neprihliada na námietky účastníkov konania, ako sa k nim stavia a ako rieši dôkaznú situáciu, a ako je ochotný zistiť skutkový stav.

Príslušný orgán v prvom stupni postupoval v rozpore so zákonom, keď sa nezaoberal všetkými namietanými skutočnosťami pri zistení skutkového stavu, nevyhodnotil ich objektívne, dôsledne a zodpovedne v zmysle obligatórneho postupu správneho orgánu.

Príslušný orgán vychádzal z nedostatočne zisteného skutkového stavu vecí v rámci odborných podkladov k rozhodnutiu, čo viedlo k podstatným pochybeniam a nesprávnym záverom v rozhodovacom procese. Žiadame preto vedúceho ústredného orgánu z uvedeného dôvodu napadnuté rozhodnutie zrušiť a vykonať dôkazy v novom konaní.



Mgr. Daniel Okál

Predseda občianskeho združenia,